

(1)

(N^o 261.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SEANCE DU 20 JUILLET 1893

CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1892

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

[Chemins de fer en exploitation, Postes, Télégraphes et Marine]

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS

[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)]



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI,

SUCCESSEUR DE FR. GONBAERTS

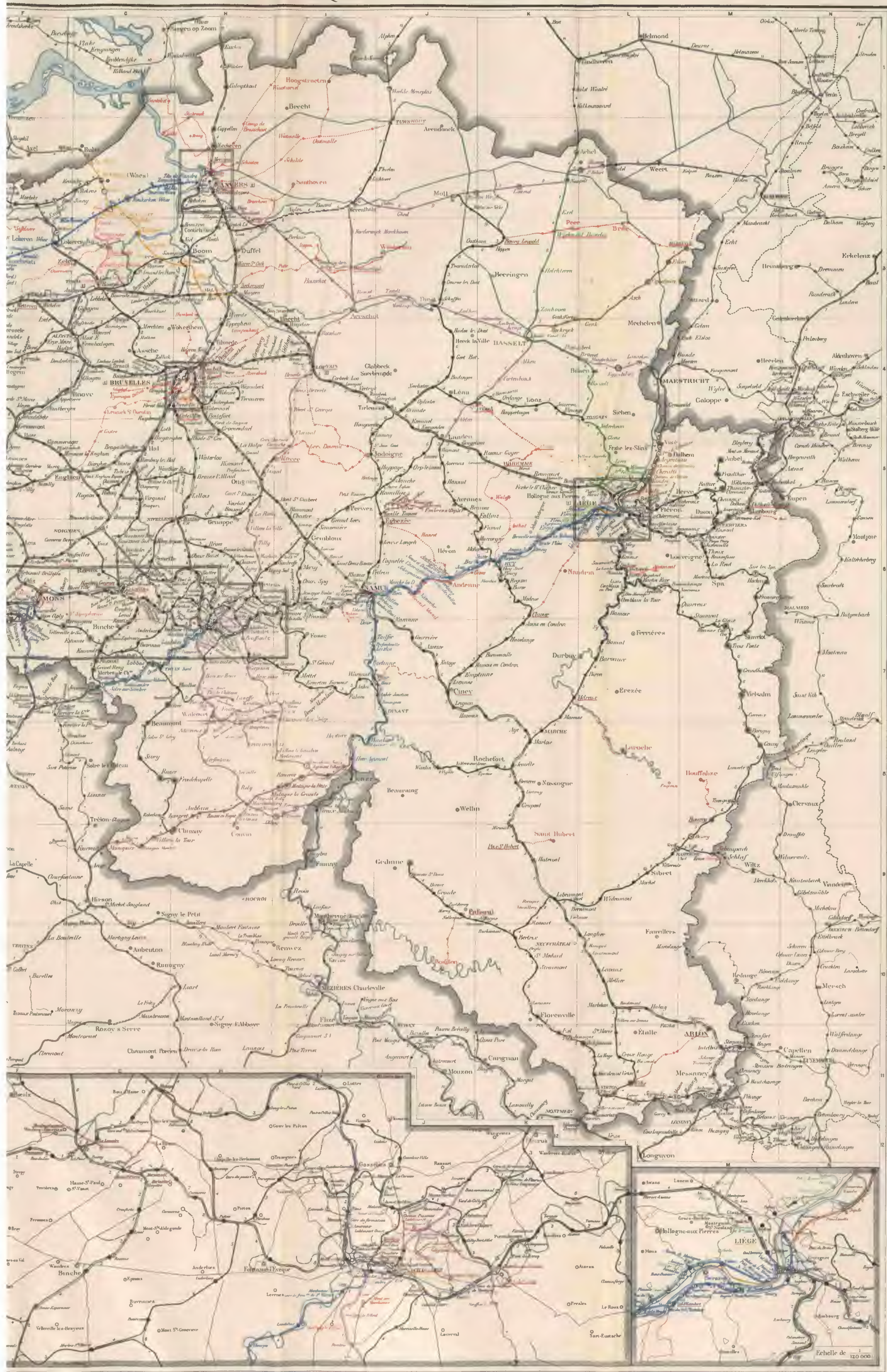
Rue de la Lumière, 21

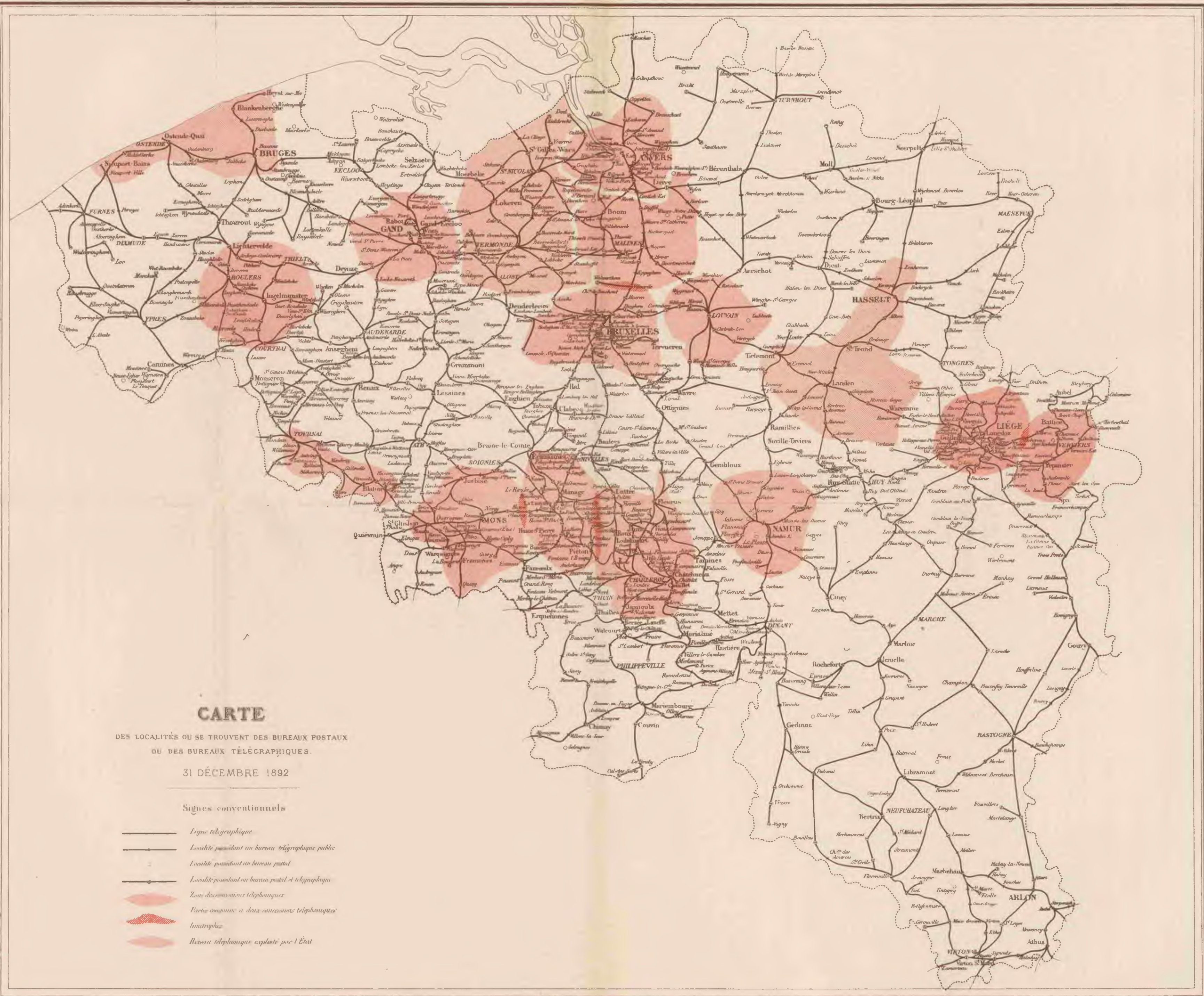
1893

(II)



Secrétariat général { Service spécial
(M^r Wassermann ing^r)





MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1892.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1892.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

DE BRUYN.

(IV)

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	PAGES
1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées	A, 4
2 ^e — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.	A, 2

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. Situation financière.

§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 5	II, XIII, XIV et XXVIII de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation— Ressources et charges	A, 5	III, IV, V, VI, VII, VIII, IX et X »
§ 3. Bilan ou situation générale	A, 6	I, II, IV, VI, VII, XXII et XXVII »
§ 4. Revenu du chemin de fer	A, 9	IV »
§ 5. Coefficient d'exploitation	A, 10	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic	A, 10
Personnel	A, 12
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 15

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

		PAGES.
XIV de la partie A.	§ 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1892	A, 15
XIV .	§ 2. Longueur moyenne exploitée en 1892	A, 16
	§ 3. Signaux	A, 17
	§ 4. Passages à niveau	A, 17
	§ 5. Raccordements industriels et gares privées.	A, 18
	§ 6. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 18
	§ 7. Stations	A, 18
	§ 8. Rails	A, 19
	§ 9. Billes et traverses	A, 22
XXII .	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1892	A, 23

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.	A, 24
--	-------

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XV et XVI .	§ 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 27
XVI, XVII, XVIII et XIX .	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 29
	§ 3. Wagons de particuliers	A, 50
	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État.	A, 50
XX .	§ 5. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État.	A, 52
	§ 6. Parcours kilométrique des véhicules de l'État, dans les trains étrangers, sur les lignes étrangères	A, 55
XX .	§ 7. Composition moyenne des trains de l'État	A, 55
	§ 8. Nombre et parcours des trains	A, 55
	§ 9. Utilisation du matériel de transport	A, 54
	§ 10. Achat de combustibles.	A, 55
	§ 11. Consommation de combustibles	A, 56
XXI .	§ 12. Charbon consommé par les locomotives.	A, 56
	§ 13. Éclairage.	A, 57

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 14. Chauffage des trains	A, 59	
§ 15. Graissage.	A, 59	
§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 40	XXIII, XXIV et XXV de la partie A.

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel	A, 41
---	-------

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1 ^{er} . Voyageurs.	A, 45
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.	A, 47
§ 3. Produits extraordinaires	A, 48
§ 4. Produits divers	A, 49
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 49
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service.	A, 50

XI "
XII "
X "

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports	A, 52
--	-------

A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 ^{er} . Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 52
§ 2. Voyages circulaires	A, 55
§ 3. Tarifs pour marchandises	A, 56

B. Améliorations et innovations apportées dans le service
des trains.

§ 1 ^{er} . Trains de voyageurs	A, 64
§ 2. Trains de marchandises.	A, 69

C. Améliorations et innovations apportées dans le service
du matériel.

A, 70

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 71
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains	A, 74
§ 3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 74
Personnes tuées depuis 1858.	A, 77

XXVI "
XXVI "
XXVII "

IV. Contraventions

A, 77

3^e SECTION.

Annexes à consulter.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

		PAGES.
XXIX de la partie A.	§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 79
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 80
XXX »	§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 80
XXX »	§ 4. Gares privées et raccords industriels	A, 81

II.

XXXI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 82
-----------	---	-------

III.

XXXII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 83
-----------	-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXIII »	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 84
XXXIII »	§ 2. Bagages	A, 85
XXXIII »	§ 3. Petites marchandises	A, 85
XXXIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 86
XXXIII »	§ 5. Finances	A, 86
XXXIII »	§ 6. Équipages	A, 86
XXXIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 87
XXXIII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 87
XXXIII »	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 87

V.

XXXIII »	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 88
------------	-----------------------------------	-------

VI.

XXXIV »	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 89
-----------	--	-------

VII.

XXXV »	PERSONNEL	A, 90
-----------	---------------------	-------

VIII.

XXXV »	ACCIDENTS	A, 90
-----------	---------------------	-------

IX.

	CONTRAVENTIONS	A, 91
--	--------------------------	-------

X.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 92
--	---------------------------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

	Pages.
N° I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à fin 1892	A, 98
» II. Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1892	A, 100
» III. Compte de l'exploitation, Exercice 1892	A, 102
» IV. Compte financier, Exercice 1892. — Charges et ressources.	A, 102
» V. Comptes généraux annuels de l'exploitation rectifiés d'après les résultats définitifs	A, 104
» VI. Coefficients d'exploitation	A, 105
» VII. Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs	A, 106
» VIII. Comparaison des recettes et des dépenses de l'explo- itation, Exercices 1892 et 1891	A, 108
» IX. Répartition et encaissement des recettes brutes.	A, 110
» X. Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1853 à 1892	A, 112
» XI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises	A, 114
» XII. Développement des produits extraordinaires, compris dans les annexes IX et XI	A, 116
» XIII. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes	A, 118
» XIV. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 120
» XV. Importance du matériel de traction en 1892	A, 121
» XVI. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvelle- ment et extensions	A, 122
» XVII. Situation du renouvellement des locomotives et des voi- tures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle aux roues motrices et exprimée en kilogrammes	A, 125
» XVIII. Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel	A, 126
» XIX. Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur argent	A, 127
» XX. Tableau du parcours kilométrique du matériel de trans- port pendant l'année 1892	A, 128
» XXI. Consommation de charbon des locomotives en 1892 et 1891.	A, 130
» XXII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 131
» XXIII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 132

Annexes à consulter.

	PAGES.
N°XXIV. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 133
» XXV. Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1892 (magasin central et dépôts) . .	A, 140
» XXVI. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1892	A, 146
» XXVII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains. Année 1892 .	A, 148
» XXVIII. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1892	A, 152

5^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N°XXIX. Développement des lignes, à la fin de 1892	A, 162
» XXX. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1892.	A, 163
XXXI. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1892	A, 164
» XXXII. Parcours kilométriques des trains en 1892	A, 165
» XXXIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1892.	A, 166
» XXXIV. Personnel. Effectif, à la fin de 1892	A, 170
» XXXV. Accidents survenus aux personnes en 1892	A, 172

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Service international	B, 3
§ 2. Service intérieur	B, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III »	§ 2. Lettres ordinaires	B, 5
III »	§ 3. Lettres recommandées	B, 6
II et III »	§ 4. Lettres assurées	B, 6
III »	§ 5. Envois exprès	B, 7

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

	PAGES	
§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur).	B, 7	II et III de la partie II.
§ 2. Bons de poste.	B, 7	II et III »
§ 3. Mandats (service international).	B, 7	II et III »

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 7	II et III »
§ 2. Encaissement	B, 8	II et III »

<i>C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</i>	B, 8	II et III »
---	------	-------------

<i>D. Quittances (service intérieur).</i>	B, 8	II et III »
---	------	-------------

<i>E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger</i> . . .	B, 9	II et III »
--	------	-------------

<i>F. Abonnements aux journaux</i>	B, 9	II et III »
--	------	-------------

<i>G. Caisse d'épargne et de retraite</i>	B, 9	
---	------	--

<i>H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés</i> .	B, 10	
---	-------	--

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES. . .	B, 10
---	-------

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 11
§ 2. Service de transmission	B, 11

VI.

PERSONNEL	B, 12
---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette.	B, 12	IV et V de la partie II.
§ 2. Dépense	B, 12	

Annexes à consulter

ANNEXES DE LA PARTIE **B.**

PAGES.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1892	B,	14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1892 et 1891	B,	16
• III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1892 et 1891	B,	18
• IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1892 et 1891	B,	20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres- taxes vendus. — Comparaison des années 1892 et 1891 .	B,	20

PARTIE **C.**

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.	C,	5
----------------------------------	----	---

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I de la partie C.

§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :		
<i>a.</i> Services réunis	C,	5
<i>b.</i> Service intérieur	C,	4
<i>c.</i> Service international	C,	4
<i>d.</i> Service de transit	C,	4
§ 2. Télégrammes de service	C,	4

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	C,	5
§ 2. Développement du réseau	C,	5
§ 5. Appareils en service	C,	6

IV.

PERSONNEL.	C,	6
--------------------	----	---

V.

Annexes à consulter

RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Recettes	C, 7
§ 2. Dépenses	C, 7

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	C, 12
-----------------------------------	-------

II de la partie C.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° 1. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1892 et 1891.	C, 20
» II. Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires	C, 21

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6	II »
§ 3. Pilotage.	D, 6	II »
§ 4. Phares et fanaux	D, 7	II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7	II »
§ 6. Police maritime	D, 7	II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1 ^{er} . Hydrographie	D, 8	II »
§ 2. Écoles de navigation	D, 8	II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 8	II »
§ 4. Sauvetage	D, 9	II »

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		PARIS.
I de la partie D.	\$ 1 ^{er} . Recettes	D, 9
II »	\$ 2. Dépenses	D, 9

v.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

III et IV	§ 1 ^{er} . Service postal d'Anvers sur New-York	D,	9
	§ 2. Service sur l'Australie	D,	9

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N ^o I.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1892 et 1891 . .	D, 12
» II.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1892 et 1891	D, 13
» III. et » IV.	Service postal d'Anvers sur New-York.	{ Mouvement. — Taux moyen du fret . D, 14 { Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires. D, 15

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES.)

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achats de terrain et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DATES des lois qui ont décrété leur construction.	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CHIFFRES figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'Assemblée nationale le 25 mai 1892.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1892 :				Sommes dépensées au 31 décembre 1891.	Sommes dépensées au 31 décembre 1892.
				Études.	Terrains.	Travaux.	TOTALES.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40	13,200,000 »	63,913 31	1,800 »	1,722 85	20,033 09	25,555 94	13,108,881 41	13,135,437 35
Audenarde à Orroir.	4 août 1879, § 42	2,000,000 »	200,000 »	3,042 20	599 99	26,452 57	30,094 76	1,800,097 35	1,830,192 11
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	295,000 »	3,184 03	»	»	»	»	291,779 30	291,779 30
Wanlin à Anseremme. Commu- nauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordement vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885.	7,250,000 »	3,000,000 »	33,766 04	156,382 02	1,945,431 10	2,135,579 16	1,502,657 79	3,638,336 95
Gedinne à la Lesse.	19 août 1889.	6,500,000 »	1,000,000 »	16,764 61	150,594 »	1,508 41	177,867 02	53,246 54	231,113 56
Saint-Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	1,000,000 »	15,134 80	60,361 92	326,920 58	411,417 60	121,300 27	532,717 87
Aubel à Bleyberg.	19 août 1889	1,000,000 »	900,000 »	5,130 »	223,122 45	1,038 31	229,290 76	16,190 46	245,481 22
Bruxelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	2,381,742 34	17,871 47	364,135 82	614 25	382,621 54	18,237 66	400,879 20
Raccordement entre les lignes de Manège à Mons et d'Ecaus- sines à Erquelines.	27 mai 1890.	»	94,808 17	1,895 43	420 »	»	2,315 43	5,191 83	7,507 26
Chemin de fer de ceinture de Gand (projets Lambert frères).	»	»	1,219 31	»	»	»	167 45	68,780 69	68,948 14

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les Sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.

MM. Cousin et frères, que la Société s'est substituée, avec l'agrément du Gouvernement, pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la Convention-loi des 21 juillet et 25 août 1883, ont livré ces trois lignes à l'État.

La somme payée entre les mains de la Société pour ces trois lignes s'élevait au 31 décembre 1892, à fr. 11,838,104 43

L'État a payé, en outre, pour primes de rails :

En 1889, 1890 et 1891 fr. 31,599 49

En 1892 25,943 »

Total. . . fr. 57,542 49

Ensemble. . fr. 11,895,446 92



2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

Le réseau des chemins de fer exploités par l'État belge a une étendue de 3,249 kilomètres, y compris 325 kilomètres de lignes concédées pour une durée limitée (litt. B, annexe XIV) et exploitées par l'État moyennant part de recette ou redevance aux compagnies concessionnaires.

Les capitaux engagés s'élevaient, fin 1892, à la somme totale de fr. 1,370,184,584-61 (annexes I, XIII et XXVIII).

Ce capital se décompose comme suit :

A. Les 1,469 kilomètres construits pour compte de l'État, ainsi que leur parachèvement ont coûté (¹) fr.	568,800,256 94
B. Le rachat de 1,445 kilomètres de lignes, y compris les travaux de parachèvement, les installations complémentaires et les deuxièmes voies, représente un capital de (²)	489,661,149 06
C. Le parachèvement des 525 kilomètres concédés à des compagnies, mais exploités par l'État moyennant part de recettes ou loyer, a entraîné à une dépense, de	8,465,552 41
D. L'achat de matériel de traction et de transport des lignes en général, a nécessité une dépense de fr. 217,974,502 45	285,045,890 69
E. Et le rachat du matériel aux Sociétés dont les lignes ont été reprises, représente un capital de (²). 67,071,588 24	
Ce qui, y compris les intérêts intercalaires pendant la durée des travaux, soit	18,213,755 51
fait ressortir le capital appliqué, au montant total de (annexes XIII et XXVIII). fr.	1,370,184,584 61

(¹) Déduction faite de fr. 4,175,201-16, voir p. 4.

(²) Partie rachetée comptant et partie moyennant annuités.

D'autre part . . . fr. 1,570,184,584 61

Mais si l'on considère que les chemins de fer n'ont à faire face aux charges d'intérêts et d'amortissement qu'au moyen des produits réalisés par les lignes, successivement livrées à l'exploitation, *il faut déduire du total précité* :

1° Les sommes liquidées pour travaux en <i>cours d'exécution</i> , y compris les intérêts intercalaires,		
soit (annexe II)	fr. 5,349,891 33	} 11,184,998 42
2° Le capital sorti de l'actif, à titre d'amortissement indirect (<i>voir annexe II</i>)	5,835,107 09	

Dans ces conditions le **capital utile**, grevant les comptes de l'exercice 1892, s'élève à fr. 1,558,999,586 19

Ce capital qui sert de base au calcul des intérêts et de l'amortissement, se justifie comme suit :

Les *lignes en exploitation* au 31 décembre 1891 sont représentées par un capital de : (p. 4 du compte rendu de 1891) fr. 1,341,245,043 04
 déduction faite d'une indemnité judiciaire de fr. 4,173,201-16,
 prise en charge par le Département des Finances, et payée à la Société de construction de chemins de fer, en raison de lignes qui lui avaient été concédées et que l'État a distraites de l'entreprise.

A. En 1892, il a été effectué des travaux de parachèvement à concurrence de	fr. 11,925,510 51	} 17,537,185 23
y compris le raccordement de Groenendael-station à Groenendael-hyppodrome (¹).		

B. Les sommes appliquées à l'extension du matériel de transport, se sont élevées à	5,611,674 72	
--	--------------	--

Les intérêts intercalaires du chef des dépenses de parachèvement (§ A), se chiffrent au montant de	fr. 255,569 88	
--	----------------	--

Ensemble. . . . fr. 1,559,037,798 15

Si l'on en déduit les sommes représentant les immeubles réalisés au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances, soit (p. 49)	58,211 96	
---	-----------	--

L'on obtient une somme égale au capital utile comme ci-dessus	1,558,999,586 19	
--	------------------	--

Quant à la dépense totale de **premier établissement**, c'est-à-dire *y compris les lignes en voie d'exécution*, elle s'élevait au 31 décembre 1891 à 1,550,963,103 82
 déduction faite de l'indemnité précitée de fr. 4,173,201-16.

(¹) Il n'a rien été payé, en 1892, sur le prix de la section de Dinant à Anhée (jonction), construite par le Nord-Belge et livrée, en 1892, au service commun des deux administrations.

D'autre part. . . . fr. 4,550,965,103 82

Pour l'année 1892, il faut y ajouter :

1 ^o Les dépenses appliquées à des travaux de parachèvement et à l'extension du matériel (<i>voir</i> p. 4) fr.	17,557,185 25	}	18,922,549 91
2 ^o Les sommes liquidées pour les lignes en construction.	4,585,564 68		
3 ^o Les intérêts intercalaires pour l'exercice en cours			298,950 88
Soit capital appliqué (<i>voir</i> pages 5 et 7) . . . fr.			4,570,484,584 61

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION. — RESSOURCES ET CHARGES.

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, comprend : d'une part, les recettes encaissées du chef des transports de toute nature ainsi que les produits indirects; d'autre part, les dépenses imputées sur le budget, pour l'exploitation du réseau. Ce compte accuse les résultats suivants :

Recette brute de 1892 (<i>Moniteur</i> du 17 juin 1893) fr.	440,564,204 01
Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des produits bruts	4,495,228 91
Créance irrécouvrable ⁽¹⁾	627,102 15
	5,122,551 04
Reste pour les lignes de l'État (annexe IX)	455,441,872 97
Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.) (annexe X)	88,047 55
Recette totale du Trésor fr.	455,529,920 52
L'année précédente, le Trésor a perçu (annexe VIII) . . .	458,162,887 91
Soit en moins en 1892 fr.	2,632,967 59
Dépenses d'exploitation de 1892, arrêtées approximativement (annexe VIII). fr.	82,655,967 »
Dépenses arrêtées définitivement pour 1891 (annexe VIII). .	84,224,514 76
Diminution en 1892 fr.	1,588,547 76
Les recettes ayant donné une diminution de. fr.	2,632,967 59
Il en résulte que les ressources, pour le service des capitaux, en 1892, ont été <i>inférieures</i> , à celles de 1891, de . fr.	4,044,419 85
Pour couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement , les comptes accusent les ressources suivantes :	
Recette nette (annexe III). fr.	57,589,182 25
Intérêt en compte courant, proportionnellement au temps :	
a) de la recette nette	4,004,510 69
b) du solde actif rectifié fin 1891, fr. 157,409,422 54 (annexe IV).	5,509,529 79
Ressources totales. . . . fr.	65,902,822 71

⁽¹⁾ Voir le texte explicatif au débit du tableau III.

Les ressources et les charges de 1892 se résument comme suit :

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
Ainsi qu'il vient d'être établi, les res- sources totales s'élèvent à fr.	57,589,182 25	6,513,640 48	65,902,822 74
Les charges des capitaux atteignant (annexe IV)	54,521,626 85	63,595 75	54,585,022 58
Si l'on ajoute à l'excédent de l'année fr. ⁽¹⁾ 5,067,555 40		6,450,244 73	9,517,800 13
le solde, de l'origine à fin 1891, soit . .	57,682,508 97	119,727,115 57	157,409,422 54
on obtient un bénéfice de (annexe VII). fr.	40,749,864 57	126,177,558 50	166,927,222 67
qui se dégage aussi du compte profits et pertes (annexe IV), dont l'actif s'élève à fr.			221,512,243 25
et le passif (54,521,626-85 + 63,595-75) à			54,585,022 58
Différence conforme. . . . fr.			166,927,222 67

§ 3. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Actif. — a) *Capital de premier établissement* — (à l'exclusion de celui correspondant aux lignes dont l'exploitation est affermée par l'État — annexes I et II).

Coût des lignes de l'Etat, exploitées. . . fr.	1,358,999,586 19	}	1,370,184,584 61		
— — en voie de construction . .	5,549,891 53				
Aliénations d'immeubles, etc. (annexe II) . .	5,855,107 09				
b) <i>Dépenses liquidées de 1846 à 1886,</i>					
<i>sur les budgets annuels de l'exploita-</i>					
<i>tion, pour travaux de premier établis-</i>					
<i>sement (annexe VI). fr.</i>					
11,090,438 79					
c) <i>Approvisionnements en dépôt</i>					
<i>(annexe XXII) :</i>					
Au 31 décembre 1891. fr. 25,828,772 96	} 24,990,429 27	}	169,124,932 64		
Augmentation en 1892 de. 1,161,656 51					
par suite de variations dans les quantités et les					
prix.					
d) <i>Intérêts de l'excédent des recettes</i>					
<i>sur les dépenses d'exploitat^{on} (ann. VII):</i>					
Au 31 décembre 1891. fr. 24,520,590 69	} 25,524,701 58	}			
Pour l'exercice 1892 ⁽²⁾ . 1,004,510 69					
e) <i>Intérêts des soldes accumulés,</i>					
<i>toutes charges réglées (annexe VII) :</i>					
Au 31 décembre 1891. fr. 102,210,655 41	} 107,719,363 20			}	
Pour l'exercice 1892 ⁽²⁾ . 5,509,529 79					
A reporter. . . . fr.		1,539,309,517 25			

⁽¹⁾ Pour les soldes annuels antérieurs, voir les annexes V et VII.

⁽²⁾ Voir annexe IV.

Report. 1,539,509,517 25

f) *Recettes de l'exploitation* (non compris les produits indirects) :

Au 31 déc. 1891. fr. ⁽¹⁾ 5,025,201,854 88	}	5,165,138,956 76
Pour l'exercice 1892. ⁽¹⁾ 139,937,101 88		

g) <i>Produits divers</i> encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer :	}	3,170,015,046 48

Au 31 déc. 1891. fr. ⁽²⁾ 4,788,062 57	}	4,876,109 72
Pour l'exercice 1892. ⁽²⁾ 88,047 55		

Total de l'**actif** (annexe I). 4,709,524,563 73**Passif.** *Amortissement des capitaux* engagés pour le premier établissement du chemin de fer :

Au 31 décembre 1891. fr. 62,871,558 86	}	67,255,924 29
Pour l'exercice 1892 :		

a) Capitaux unifiés fin 1886 ⁽³⁾ 4,192,941 08	}	
b) — dépensés depuis ⁽⁴⁾ 191,644 55		

Capital restant à amortir 1,291,745,661 90Capital des lignes exploitées, base des charges. . . fr. 1,358,999,586 19Capitaux engagés dans les travaux en cours. 5,549,891 33Amortissement indirect (voir annexe II) 5,855,107 09Montant égal au capital de premier établissement . . fr. 1,570,184,584 61*Charges d'intérêt et d'amortissement* des capitaux (annexe VII) :

Au 31 décembre 1891. fr. 1,059,761,790 10	}	1,089,088,188 02
Pour l'exercice 1892 :		

Capitaux unifiés fin 1886. ⁽³⁾ 46,067,565 26	}	
— dépensés depuis. ⁽⁴⁾ 5,258,852 66		

Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :

Au 31 décembre 1891. fr. 164,426,042 55	}	168,921,271 46
Pour l'exercice 1892 ⁽⁴⁾ . 4,495,228 91		

Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :	}	1,269,795,516 88

Au 31 décembre 1891. fr. 9,646,558 83	}	10,146,538 83
Pour l'exercice 1892 ⁽⁴⁾ . 500,000 »		

Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 ⁽⁵⁾

1,639,518 57

A reporter. fr. 2,639,980,101 49⁽¹⁾ Voir annexe IX.⁽²⁾ — annexe X.⁽³⁾ — annexe VIII du Compte rendu de 1887.⁽⁴⁾ — annexe IV.⁽⁵⁾ — note ⁽¹⁾, page 12 du Compte rendu de 1889.

Report. 2,659,980,101 49

Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails ⁽¹⁾ :

Au 31 décembre 1891. fr.	445,125 87	} 460,625 87
Pour l'exercice 1892 . .	17,500 »	

Intérêts en compte courant au profit du Trésor ⁽¹⁾ :

a) Pour liquidations de parts de recettes :		} 6,866,706 28
Au 31 décembre 1891 . fr.	1,789,581 10	
Pour l'exercice 1892. . .	45,895 75	
b) Pour soldes passifs accumulés de 1859 à 1898 . . .		} 6,406,080 41
	4,570,805 56	

Dépenses d'exploitation ⁽²⁾ :

Depuis l'origine jusque fin 1891. . . . fr.	1,776,855,698 25	} 1,859,469,665 23
Pour l'exercice 1892	82,653,967 »	

Total du *passif* (annexe I). . . . fr. 4,506,516,475 »

Balance :

1° *Prélèvement* fait sur les budgets de l'exploitation :

a) Travaux de premier établissement, 1846-1886 (<i>voir</i> à l'actif). . fr. ⁽³⁾	11,090,458 79	} 203,008,090 75
b) Renouvellement des approvisionnements ⁽³⁾	24,990,429 27	

2° *Soldes actifs* accumulés (annexe VII) :

Au 31 décembre 1891. fr.	157,409,422 54	} 166,927,222 67
Pour l'exercice 1892 . .	9,517,800 15	

Total égal à l'actif. . . . fr. 4,709,524,563 75

En ajoutant à la somme de fr. 205,008,090-75 figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 67,255,924-29 d'amortissement, le solde s'élèverait au montant total de fr. 270,264,015-02.

Pour faire ressortir le *réel bénéfice* propre à l'exploitation, il faut faire abstraction de certains intérêts qui ne sont renseignés, en compte courant avec le banquier ⁽⁴⁾, que dans l'unique but de placer le chemin de fer de l'État dans la même situation qu'une exploitation concédée, et cela à seule fin de pouvoir apprécier le degré de productivité du réseau.

⁽¹⁾ Voir annexe VII.

⁽²⁾ — annexe VI.

⁽³⁾ — annexe XXII.

⁽⁴⁾ — ces intérêts littérés a de l'annexe V, ou, col. 2, 5, 10, 11, 12 de l'annexe VII. Ils sont exactement représentés 1° par la somme de fr. 126,177,558-50 (page 6) et 2° par la différence entre la somme de fr. 155,044,064-58 (page 6, littérés d, e) et celle ci-dessus de fr. 6,866,706-28.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales, depuis l'origine, se sont élevées à ⁽¹⁾. fr. 3,170,015,046 48
les dépenses d'exploitation, à ⁽¹⁾ . . . fr. 1,859,469,665 23
les charges financières à (*voir* actif) . . . 1,269,795,516 88 } 3,129,265,182 11

et que l'encaisse de l'exploitation se réduit à (annexe IV). fr. 40,749,864 37

Il faut y ajouter :

A. Les dépenses prélevées sur le budget de l'exploitation :

1° Pour renouvellement des approvisionnements (annexe XXII) . fr. 24,990,429 27

2° Pour travaux secondaires de premier établissement (annexe VI) . 11,090,438 79

B. Pour amortissement de capitaux (annexe VII) . . . 67,255,924 29

Le *bénéfice réel de l'exploitation* ne doit donc être estimé qu'à fr. 144,086,656 72

Et dans l'hypothèse où l'on tiendrait compte :

1° des crédits spéciaux (annexe XXVII du Compte rendu de 1890 et page 9 de 1891), affectés à la reconstitution du stock des approvisionnements budgétaires, sur lequel des prélèvements avaient dû être opérés, pour remettre en état de service le matériel de traction et de transport, racheté à des Sociétés ayant cédé leurs lignes à l'État, soit. fr. 7,656,447 29

2° du prélèvement fait sur fonds d'acquisition du matériel roulant (loi du 24 mai 1892) pour pièces de rechange appropriées aux locomotives, etc. . . . 50,160 »

7,706,607 29

Le bénéfice total se réduirait à. fr. 156,580,049 43

§ 4. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Si l'on veut se rendre compte du *revenu des capitaux engagés* dans les chemins de fer de l'État, il faut déduire des ressources totales, soit (page 5). fr. 63,902,822 74
les recettes correspondant aux lignes dont le coût de premier établissement n'est pas représenté dans le capital utile, savoir (annexe IV) :

1° Les parts des recettes à servir aux Sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 4,493,228 91

2° La redevance pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale 500,000 »

3° Les intérêts relatifs à ces deux avances . . . 45,895 75

4° Les intérêts de l'avance pour rails 17,500 »

Les **ressources nettes** s'élèvent donc à fr. 58,844,698 05

⁽¹⁾ Voir annexes VI, VII, IX et X.

Par rapport au capital utile moyen de fr. 1,350,141,420-60 (capital dépensé fin 1891 : fr. 1,541,243,043-04, augmenté de la moitié du capital dépensé en 1892 : fr. 8,896,377-56), les ressources nettes représentent un revenu de 4,358 p. %.

En 1891, le revenu a été de 4.451 p. % ⁽¹⁾.

§ 5. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente, pour l'année 1892, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation ⁽²⁾ (annexe IX)	fr.	139,937,101 88
Produits divers (annexe X).		88,047 55
Ensemble	fr.	140,025,149 23
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)	fr.	82,653,967 »

Le coefficient pour 1892 est donc de 59,02 p. % ; il était en 1891 de 58,97 p. %. Pour les années antérieures, voir annexe VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices comparés de 1892 et 1891 :

		1892.	1891.
Par kilomètre exploité ⁽³⁾ .	Recettes brutes fr.	45,516 47	44,070 »
	Dépenses d'exploitation . .	25,449 28	26,064 »
	Ressources de l'année ⁽⁴⁾ . .	19,877 64	19,903 »
	Charges financières. . . .	16,748 87	16,640 »
Par train-kilo- mètre.		Fr.	Fr.
	Recettes brutes	3.5206	3.5838
	Dépenses d'exploitation . .	2.0694	2.1196
	Ressources de l'année ⁽⁴⁾ . .	1.6156	1.6185
	Charges financières. . . .	1.3613	1.3532

⁽¹⁾ Pour le revenu depuis 1835, voir annexe VI du Compte rendu de 1885.

⁽²⁾ Déduction faite de fr. 627,102-13 représentant une créance irrécouvrable. Voir le texte explicatif au débit du tableau III.

⁽³⁾ Non compris les sections étrangères par où transitent les trains de l'État et indiquées page 17.

⁽⁴⁾ C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris au final de la page 5 et sous les lettres a, annexe V.

		1892.	1891.
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	3.273 ¹	3.323 ¹
	Dépenses d'exploitation . . .	1.923 ¹	1.964 ¹
	Ressources de l'année (1) . . .	1.502 ¹	1.500 ¹
	Charges financières	1.263 ¹	1.254 ¹
Par véhicule - ki- lomètre chargé.	Recettes brutes	0.308 ⁷	0.313 ⁵
	Dépenses d'exploitation . . .	0.181 ⁴	0.183 ¹
	Ressources de l'année (1) . . .	0.141 ⁷	0.141 ⁰
	Charges financières.	0.119 ⁴	0.118 ¹

L'ensemble des produits de l'exploitation, groupés par nature de trains, est le suivant.

TRAINS DE VOYAGEURS :

	1892.	1891.
Voyageurs de toutes catégories . . fr.	46,343,223 46	46,099,527 15
Tickets d'entrée dans les stations . .	153,546 10	153,870 60
Bagages	1,239,651 41	1,108,934 92
Colis journaux.	57,977 50	43,064 »
Colis par exprès (services intérieur et mixtes).	1,184,979 17	1,149,377 76
Petits paquets (services internationaux).	2,073,154 51	2,030,088 78
Finances	232,984 36	234,978 73
Équipages	66,150 47	57,994 46
Chevaux	177,646 98	178,744 98
Produits extraordinaires (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage, remise à domicile de colis postaux et non postaux, etc.) (2)	442,830 90	448,041 57
Totaux. . . fr.	<u>51,976,126 66</u>	<u>51,506,622 95</u>

TRAINS DE MARCHANDISES :

Messageries (petites marchandises) . fr.	6,188,880 »	6,002,941 85
Grosses marchandises.	78,290,858 »	80,975,111 59
Chevaux et bestiaux	1,224,460 21	1,232,028 35
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, etc.) (3)	2,883,879 14	3,019,506 59
Totaux. . . fr.	<u>88,588,077 35</u>	<u>91,229,588 38</u>
Ensemble sans distinction de trains, fr.	140,564,204 01	142,736,211 33

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts en compte courant repris au final de la page 5, et sous les lettres a, annexe V.

(2) Voir détails p. 48.

(3) Voir détails p. 49.

Le parcours des deux catégories de trains et de véhicules et la répartition y relative des produits indiqués ci-dessus, donnent les résultats ci-après :

Parcours kilométriques des trains ⁽¹⁾	{	de voyageurs ⁽³⁾ . . . km.	1892. 25,099,048	1891. 22,929,544
		de marchandises ⁽³⁾ . . .	16,852,717	16,919,999
Parcours kilomé- triques des véhi- cules chargés ⁽²⁾	{	de voyageurs ⁽³⁾ . . . km.	169,042,713	167,267,274
		de marchandises ⁽³⁾ . . .	286,577,911	288,540,074
Produit par train- kilomètre	{	de voyageurs. . . . fr.	2.2301	2.2463
		de marchandises	5.2567	5.3918
Produit par véhi- cule - kilomètre chargé	{	de voyageurs. . . . fr.	0.3075	0.3079
		de marchandises	0.3011	0.3161

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

Nombre moyen de voitures et wa- gons chargés par ⁽⁴⁾	{	trains de voyageurs . . .	1892. 7.51	1891. 7.43
		— de marchandises. . .	17.46	17.02

PERSONNEL.— La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1892.	1891
Fonctionnaires et employés.		6,482	6,487
Agréés.		1,435	1,428
Ouvriers {	permanents	54,146	54,185
	en régie	818	792
Total. . . .		42,881	42,892

(¹) Non compris le parcours des trains étrangers sur le réseau de l'État (voir page 54).

(²) Non compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État (voir page 52 et annexe XX).

(³) Pour les années antérieures, voir annexe XII du compte rendu de 1888.

(⁴) Voir détails page 55.

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institutions.

	1892.	1891.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,177,925 25	2,164,581 84
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . . .	1,844,201 09	1,808,472 25
D'où un excédent de ressources de fr.	533,722 16	555,909 61
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	11,400,214 62	11,044,503 01
l'avoir au 31 décembre est de . . . fr.	11,733,936 78	11,400,214 62

Du chef de pensions et de secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par le capital ci-après :

	1892.	1891.
<i>A.</i> Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de. fr.	8,739,792 29	8,219,831 31
<i>B.</i> Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de . .	74,172 89	74,487 57
Capital engagé fr.	8,813,965 18	8,294,318 68
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 55,600 affiliés et à leurs ayants droit, de . . .	2,919,971 60	3,105,895 94
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	11,733,936 78	11,400,214 62

Les dépenses portées en compte ci-dessus, se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1892	1891	1892	1891
Termes de pensions.	Ouvriers	772	742	381,423 49	343,164 71
	Veuves	4,804	4,719	535,195 89	507,005 05
	Orphelins	424	446	47,877 35	46,309 85
	Ascendants	33	36	2,753 »	3,145 »
Termes de secours annuels. .	Ouvriers	50	34	8,444 77	3,910 99
	Veuves	341	320	46,019 94	47,677 22
	Orphelins	34	48	2,689 53	1,323 45
Secours temporaires aux ouvriers		14,309	15,038	491,833 26	509,884 41
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				369,332 82	354,825 39
Frais de funérailles				45,480 »	45,338 40
Donifications d'intérêts et frais généraux				3,454 04	5,885 76
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 13. fr.				1,844,201 09	1,808,472 23

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1892.

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	635,506	418,772	774,278
{ à forfait pour compte de l'État.	45,420	679,626	694,746
Lignes rachetées par l'État.	406,999	945,651	4,442,650
Longueur du réseau de l'État	4,467,625	4,744,049	2,911,674
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer	457,774	465,634	323,408
Sections appartenant à des compagnies et exploitées en commun avec l'État	2,282	44,855	44,137
Longueur totale exploitée (voir annexe XIV) (1)	4,327,681	4,921,538	3,249,219

dont 142,502 mètres affectés au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne, on arrive à un développement, en voies simples, de 4,576^{km},900
soit avec les voies d'évitement et de manœuvre 1,986 ,507
une étendue totale, en voies simples, de 6,563^{km},407

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des voies principales se subdivise comme suit :

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m,50.

			Longueur.	En p. ‰.	
Pentes et rampes . . .	{	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,210,804	48.50	
		{	5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	853,240	18.25
			10 — 15 — — . . .	457,426	9.99
			15 — 20 — — . . .	276,917	0.05
			20 — 30 — — . . .	35,977	0.70
	au-dessus de 30 millimètres par mètres		845	0.02	
Paliers			759,625	16.60	
			4,576,899	100. »	
Alignements droits			2,994,504	65.45	
Courbes à rayon . . .	{	de 200 mètres et moins	19,568	0.42	
		{	200 à 300 mètres.	58,910	1.29
			300 à 500 —	525,875	7.07
			500 à 700 —	169,812	3.71
			700 mètres	1,010,450	22.08
			4,576,899	100. »	

(Voir annexe XXVIII, de 1891, le profil par section de voie.)

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1892.

La longueur du réseau, fin 1891, était (annexe XIV) de . . . 5,240^{km},652

Il a été livré à l'exploitation :

le 1 ^{er} mai, la section d'Anhée-jonction à Dinant . . .	4 ^{km} ,969
le 5 juillet, le raccordement de Groenendacl-Station à Groenendacl-Hippodrome	0 ^{km} ,976
Ensemble.	5 ^{km} ,945

A ajouter, par suite de modification au tracé de
certaines lignes et de rectifications de mesurages . . . 2^{km},622

8^{km},567

Longueur effective (voir p. 15) 5,249^{km},219

Les 5^{km},945 livrés en 1892 n'ayant été exploités qu'une partie
de l'année, il faut déduire, au prorata du temps. 2^{km},134

La longueur moyenne des lignes *exploitées* par l'État est donc
de 5,247^{km},085

Elle a été, en 1891, de 5,240^{km},652

Différence en plus, en 1892. 6^{km},435

D'autre part. . . 3,247^{km},085

En outre, des trains de l'État transitent par des lignes concédées :

De Deynze à Thielt, sur un parcours de . . . 14 ^{km} ,677	}	28 ,750
et d'Ypres à Comines, — . . . 13 ,073		
Ils empruntent aussi une bifurcation du Nord-Belge, à Frameries sur une étendue de . . . 1 ,000		

Ensemble. . . 3,275^{km},835

§ 3. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis sur les longueurs kilométriques ci-après :

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
	Km	Km					
Bruxelles-Nord. . .	153,945	106,703	32	66	1	14	12
Liège	110,083	114,522	30	87	4	11	20
Gand ,	192,598	78,529	24	93	»	15	20
Tournai.	102,712	82,393	24	77	»	8	23
Mons	50,023	39,180	31	40	»	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	72,582	39	74	1	7	28
Binche	42,530	19,015	22	36	»	4	9
Namur	119,179	44,599	21	36	»	12	7
Arlon.	123,467	69,668	14	53	4	8	10
Anvers	69,500	»	30	48	»	5	17
	1,090,878	626,791	290	630	10	86	151

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1892, il existait 5,085 passages à niveau subdivisés comme suit :

A. — Traverses munies de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un agent à poste fixe . . . 2,722 par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc. . . 116	2,838
B. — Traverses munies de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	d'un poste voisin 616 d'une cabine Saxby. 123	741
C. — Traverses non surveillées		1,506
	Chiffre égal. . .	5,085

Les 2,722 traverses dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe occupent 1,817 hommes et 1,801 femmes.

Ces traverses sont gardées comme suit :

86 pendant 12 heures.	342 pendant 17 heures.
82 — 13 —	252 — 18 —
252 — 14 —	178 — 19 —
262 — 15 —	149 — 20 —
554 — 16 —	681 — 24 —

La surveillance de ces passages à niveau coûte, en salaires et quarts supplémentaires fr. 2,228,998 61

Et en indemnités d'huile 84,492 25

Ensemble. . fr. 2,313,490 84

dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes . fr. 49,584 »

La dépense occasionnée par les 2,722 passages en question,

est donc de fr. 2,264,106 84

Elle ne comprend aucune partie du salaire des agents dont les fonctions principales sont celles *d'ouvrier de station, pontonnier, garde tranchée, etc.*, et qui participent au gardiennage de 116 barrières de la catégorie A.

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1892, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1892.	715	57	800
Livrés à l'exploitation pendant l'année	21	2	26
Ensemble.	767	59	826
Supprimés pendant l'année	9	2	11
Situation au 31 décembre 1892.	758	57	815

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1892 et 1891, se présente comme suit :

	En 1892	En 1891
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	59	57
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des Compagnies	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	37	54

§ 7. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1891, était de .	Stations	604	908
	Bureaux de ville ⁽¹⁾	18	
	Haltes	96	
	Points d'arrêt	190	
Il a été créé en 1892, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles ⁽²⁾ .	Station	»	8
	Haltes	2	
	Points d'arrêt	6	
	Ensemble.	916	

Les points d'arrêt de Marenne et de Houdemont ont été transformés en haltes.
Le bureau de Mons-Central, qui constituait une dépendance de la station de Mons, a été érigé en bureau indépendant.

Pendant l'année 1892, la station de Dinant est devenue commune à l'État et à la Compagnie du chemin de fer Nord-Belge.

Le nombre de stations communes non gérées par l'État, qui était de 37 en 1891, a donc été de 38 en 1892. — Les stations communes gérées par l'État sont au nombre de 33, comme en 1891.

§ 8. RAILS.

La longueur en *mètres courants* des rails en fer et en acier, existant dans les voies, était de :

		En 1892.		En 1891.	
		VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires.
Rails en fer		1,141,153	1,848,753	1,312,379	1,885,317
	Ensemble.	2,989,868		3,195,696	
Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	1,262,078	4,491	981,521	3,650
	— de 58 —	6,602,256	1,585,532	6,718,144	1,512,953
	Hilff de 29 kilog.	953	227,531	2,734	229,577
	Vignole type Est de 33 kilog.	24,192	20,019	24,616	18,309
	— Deserres et Battig de 18½ k.	»	696	»	696
	— de 32 kilog.	6,104	»	6,104	»
	— de 7 —	»	7,250	»	7,250
	à B. I. de 37 —	»	11	»	11
	à B. S. de 28 —	»	176	»	176
	Type vicinal 21 kilog.	»	837	»	837
	— 50 —	»	25	»	25
	Total par espèce de voie.	7,895,585	1,844,536	7,732,919	1,775,264
	Ensemble	9,739,919		9,506,183	
		9,056,716	5,605,071	9,045,298	3,656,581
	TOTAL GÉNÉRAL	12,729,787		12,701,879	

⁽¹⁾ Dont un à Douvres.

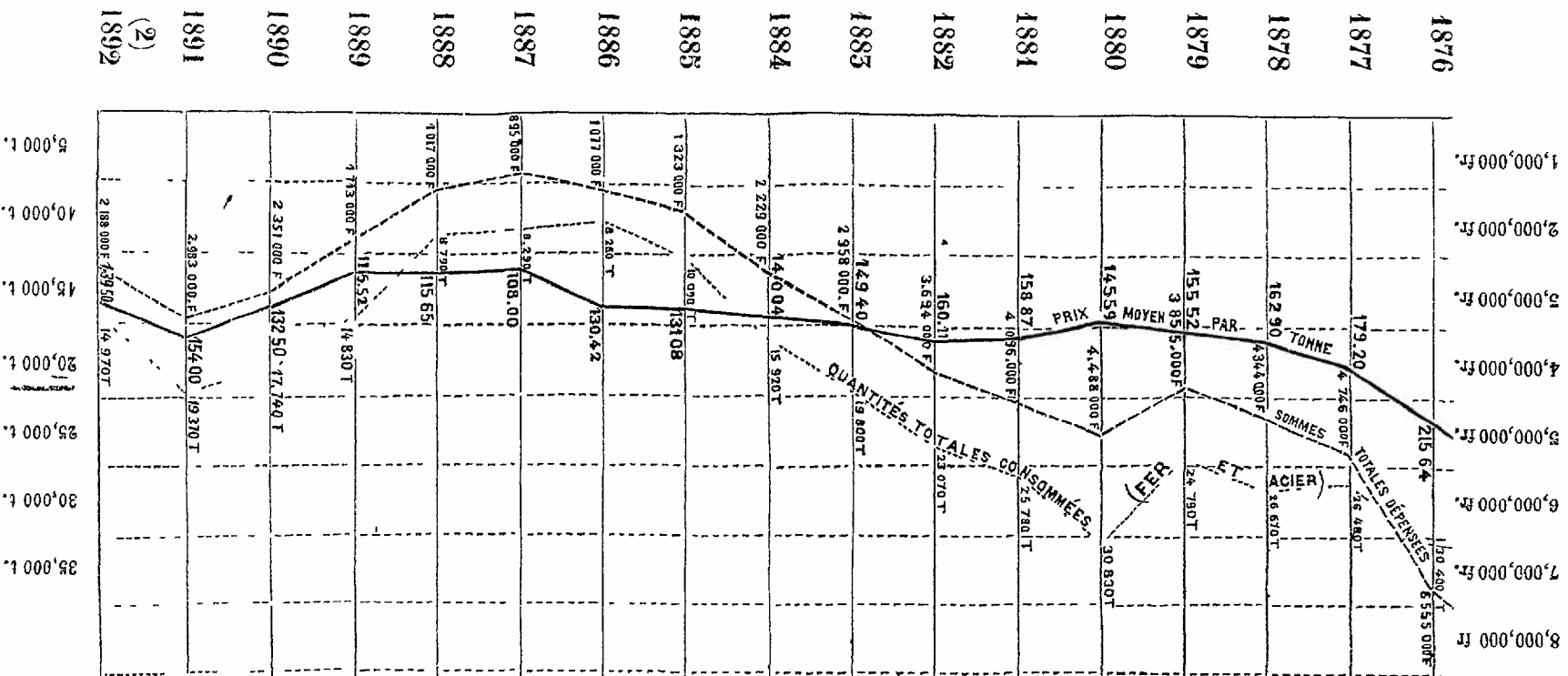
⁽²⁾ Haltes : Angleur (raccordements), Groenendael (hippodrome). — Points d'arrêt : La Hage, Villeroux, Neufmaison, Bourmenville, Oort et Mirwart.

Les 7,893,333 mètres de rails d'acier représentent 87.37 p. % de la totalité des rails placés dans les voies principales. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,844,336 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 76.31 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1892 ont une valeur moyenne de fr. 139-30 par tonne ; ceux *utilisés* en 1891 revenaient à 134 francs, soit une diminution de 9.42 p. %.

Le diagramme ci-après figure la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails employés au renouvellement des voies.

Quantités totales consommées (fer et acier)	(échelle 0,002 par 4,000 tonnes).
Commes totales dépensées (—) — — — — — (—)	0,04 par 4,000,000 de francs).
Prix moyen par tonne (—) — — — — — (—)	0,002 par 10 francs) (1).



(1) D'après les marchés de l'année antérieure.

Pour les années antérieures à 1876, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

(2) Le rapport entre la longueur en mètres courants des rails d'acier et celle de la totalité des rails en service (en fer et en acier réunis), est indiqué page 20 du présent compte rendu.

Il a été conclu en 1892, pour l'entretien et les renouvellements de 1893, un marché de 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de fr. 131 la tonne. Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital.

§ 9. BILLES ET TRAVERSES.

Le nombre des billes en bois et des traverses métalliques, placées dans les voies, est le suivant :

		En 1892.	En 1891.
Billes en chêne	{	Voies principales.	(¹)5,521,888 (²)5,294,667
		— accessoires.	1,455,694 1,599,676
		Total . . .	6,755,582 6,694,343
Billes en sapin.	{	Voies principales.	149,164 154,668
		— accessoires.	501,570 508,652
		Total . . .	450,554 465,500
Billes en chêne et en sapin réunies	{	Voies principales.	5,471,052 5,449,555
		— accessoires.	1,755,064 1,708,508
		Total général. . .	7,206,116 7,157,643
Traverses métalliques.	de 2 ^m ,50 . . . {	Voies principales.	1,957 1,957
		— accessoires.	2,859 2,859
		Total. . .	4,796 4,796
	de 2 ^m ,40 . . . {	Voies principales.	58,451 61,546
		— accessoires.	55,245 56,021
		Total. . .	113,694 117,567
	de 2 ^m ,50 A et B. {	Voies principales.	69,920 67,978
		— accessoires.	685 677
		Total. . .	70,605 68,655
	de 2 ^m ,60 (Hilff.) {	Voies principales.	50 112
		— accessoires.	11,658 11,862
		Total. . .	11,708 11,974
	Ensemble. . . {	Voies principales.	150,378 151,593
		— accessoires.	70,425 71,599
		Total général . . .	200,801 202,792
Billes en chêne et en sapin		7,206,116	7,157,643
Traverses métalliques		200,801	202,792
Ensemble. . .		7,406,917	7,360,435

(¹) Dont 947,725 billes en chêne de dimensions renforcées.

(²) — 721,671 — — — —

Les billes en chêne préparées représentent 91.78 p. % de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

La valeur moyenne des billes *utilisées* dans l'année a été :

		Chêne.		Sapin.	
		En 1893.	En 1891.	En 1892.	En 1891.
Billes ordinaires (1).	Prix moyen d'achat . . . fr.	5.73	5.73	2.06	2.06
	Créosotage.	0.51	0.51	1.33	1.35
	Valeur totale. . fr.	4.24	4.24	3.39	3.39
Billes fortes (2) . .	Prix moyen d'achat . . . fr.	4.875	5.50	»	»
	Créosotage.	0.58	0.59	»	»
	Valeur totale. . fr.	5.455	6.09	»	»

Les billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,28 de largeur et 0^m,14 de hauteur, acquises en 1892 pour les besoins de 1893, ont coûté de fr. 4-87 à 5-19.

Il a été acheté, en outre, pour servir à des essais, 1,000 billes en hêtre de 2^m,60 sur 0^m,30 et 0^m,15, au prix moyen de fr. 5-50 la pièce.

En 1891, il avait été acheté, dans le même but, 17,000 billes de même essence au prix uniforme de fr. 5-70, dont 11,000 de l'équarissage 0^m,30 × 0^m,15 et 6,000 de l'équarissage 0^m,30 × 0^m,15 ou 0^m,28 × 0^m,14.

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1892.

Il existait au 31 décembre 1892 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux dont la valeur s'élevait, au prix du jour, à 10,350,413 francs dont détail au tableau qui suit :

(1) Billes de 0^m,26 de largeur sur 0^m,15 de hauteur.

(2) — 0^m,28 — — 0^m,14 — —

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier	4,239,302 »	4,465,290 »	150,030 »	2,554,622 »
{ en fer	48,517 »	656,459 »	740,321 »	1,415,297 »
Billes en bois	4,519,223 »	654,861 »	499,362 »	2,373,446 »
Traverses métalliques	3,633 »	200,967 »	21,860 »	226,460 »
Bois spéciaux	374,036 »	84,408 »	45,612 »	473,756 »
Voies système { Rails	»	49,560 »	1,602 »	51,162 »
{ Hillf. Longrines	»	44,588 »	7,875 »	49,463 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte	411,226 »	220,798 »	24,218 »	656,242 »
Excentriques	284,341 »	472,746 »	9,284 »	466,371 »
Plaques tournantes	454,242 »	67,532 »	6,820 »	228,594 »
Ponts à peser	423,372 »	20,012 »	8,378 »	451,762 »
Boulons, crampons, chevilles, cornières, crapauds, éclisses, entretoises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement	696,522 »	350,553 »	455,859 »	1,202,934 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles divoises, etc.	182,336 »	81,927 »	8,857 »	273,120 »
Objets divers	792,633 »	211,787 »	95,614 »	4,100,034 »
En dépôt, fin 1892 fr.	5,799,383 »	3,948,188 »	1,445,692 »	11,193,263 »
Vendus { restant à livrer fr.	»	»	813,450 »	813,450 »
{ livrés (p ^r mém.) 200,544 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1892 fr.	5,799,383 »	3,948,188 »	602,542 »	10,350,113 »

La valeur des matériaux de type renforcé s'élève à la somme de 1,866,709 fr. dont les 14/52, soit 502,575 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

L'actif réel fin 1892 du budget ordinaire doit donc être ramené à fr. 9,847,538 (10,350,113 — 502,575).

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR FONDS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Signaux et appareils de sécurité. — De nouveaux appareils d'enclanchement Saxby et Farmer ont été posés, notamment à Ath, en vue d'augmenter la sécurité des trains au passage des stations et des bifurcations.

La dépense résultant de l'installation d'appareils et des améliorations apportées aux installations existantes s'est élevée à 99,100 francs. — Des appareils Flamache ont été établis sur la ligne d'Angleur à Esneux et ont donné lieu à une dépense de 23,075 francs.

Pour la régularité de la marche des trains sur la ligne à circulation rapide de Bruxelles à Sterpenich, les appareils du block-system ont été dédoublés. La dépense effectuée de ce chef a été de 42,150 francs, en 1892. Elle s'était élevée 59,270 francs en 1891.

Route. — De nouvelles suppressions de passages à niveau ont nécessité des travaux à concurrence de 64,260 francs.

Ouvrages d'art. — Des améliorations effectuées à des ouvrages d'art ont coûté 128,485 francs. Ces améliorations consistent, notamment, dans le remplacement des tabliers en fonte par des tabliers en fer et dans la consolidation de viaducs et de tunnels.

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments de recettes ont été construits, ou sont en construction, dans les stations de : Wynendaele, Harlebeke, Froyennes, Jabbeke, Moere, Turnhout et Audenarde. Ces travaux ont donné lieu à une dépense de 556,955 francs.

La construction d'une maison d'habitation pour le chef de station d'Oudenbourg a été adjugée, en 1892, pour la somme de 17,800 francs.

Il a été consacré une somme de 383,455 francs à l'exécution de travaux d'agrandissement et d'aménagement de bâtiments de recettes existants.

L'Administration a fait construire, par mesure d'hygiène, un nombre considérable de maisonnettes de garde et en a fait agrandir ou améliorer d'autres.

La dépense occasionnée par ces travaux a été de fr. 956,845.

Des hangars à marchandises ont été construits à Turnhout, à Wetteren et à Harlebeke. Dépense fr. 97,203-05.

La construction de la station d'Aeltre, avec magasin à marchandises, réduit, lampisterie, etc. a coûté 12,900 francs.

Une somme de 442,814 francs a été engagée pour la construction et l'aménagement de dortoirs, réfectoires, salles de bains, destinés aux agents des trains.

Stations. — L'administration a reconnu nécessaire d'augmenter les installations, en créant de nouvelles voies et de nouveaux quais de chargement et de déchargement pour faire face à l'extension du trafic dans les stations de Tamines, Esneux, Mignault, Verviers-Est, Moustier-sur-Sambre, Groenendael, Fouches, Tilff, Marbehan, Waremmes, Courtrai, Jemelle, Ressaix, Ruysbroeck, Barse, Malines, Carnières, etc., etc.

Une somme de 589,980 francs a été consacrée à l'aménagement des stations susdites.

Des travaux destinés à améliorer l'alimentation d'eau ont été exécutés ou sont en cours d'exécution dans les stations de : Arlon, Saint-Ghislain, Namur, Anvers, Braine-le-Comte, Cortemarck, Florenville, Jemelle et Manège. — Dépense : 268,400 francs.

L'Administration poursuit la réalisation des travaux d'aménagement des gares d'Anvers. Une somme de 1,529,480 francs a été dépensée dans ce but en 1892.

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, installations de machines-outils, d'engins de traction et d'éclairage électrique, ont en outre été exécutés.

Exploitation. — Il existait au 31 décembre 1892, répartis sur divers points du réseau, soixante ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé en 1892 des recettes s'élevant à fr. 15,542-75.

Il n'a pas été conclu de marché pour la fourniture de ponts de l'espèce, pendant l'exercice.



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1^{er}. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1892 comprend respectivement (annexes XV et XVI) :

				En 1892.	En 1891.	
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs	580	564	
			à marchandises	728	752	
			de gare	284	286	
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	27	16	
			à marchandises	520	520	
	Total. . .			4,959	4,918	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46	
			tenders pour fortes rampes. . .	52	52	
		Voitures à vapeur	54	54		
	Total. . .			152	152	
Ensemble ⁽¹⁾ ⁽³⁾ . . .			2,091	2,070		
Tenders ⁽¹⁾ ⁽³⁾			1,287	1,268		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁴⁾	pour les lignes principales.	Voitures . .	1 ^{re} classe ⁽²⁾	455	452	
			2 ^e —	452	452	
			5 ^e —	1,556	1,461	
			mixtes.	418	568	
			fourgons	"	1	
		Fourgons à bagages		577	578	
			cellulaires	20	20	
		Voitures. .	funéraires	7	7	
			postales	57	57	
		Wagons fermés pour petits colis			556	559
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . .			112	115
		Boxes et wagons pour chevaux			145	147
Total ⁽⁴⁾ . . .			4,415	5,995		

⁽¹⁾ Voir annexe n° XV pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

⁽²⁾ Y compris 2 voitures pour malades.

⁽³⁾ Voir annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

⁽⁴⁾ Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

		En 1892.	En 1891.		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs <i>suite.</i> (¹)	pour les lignes secondaires.	Voitures légères {	1 ^{re} classe.	1	1
			2 ^e —	5	5
			3 ^e —	407	407
			mixtes.	268	268
			fourgons.	123	124
		Fourgons à bagages indépendants.		17	17
		— — adhérents aux locomotives voir p. 27)		46	46
		Voitures à vapeur.		54	54
		Total. . .		923	922
		Total pour trains de voyageurs (¹).		5,058	4,917

Wagons pour le service commercial.

		Tonnage.			
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (¹)	Wagons	Fourgons	4 ¹ / ₂	737	681
		fermés.	5	214	293
			7 ¹ / ₂	2	2
			10	6,594	6,368
		pour bétail et chevaux.	5	"	"
		— coton et laine.	10	549	549
		— coke et laine	10	2,612	2,518
		— coke et minerais	10	1,148	1,155
		— charbon	10	26,956	26,650
		plats à 4 roues	5	"	"
			10	2,675	2,685
		— 6 —	15	10	10
		— 8 —	20	768	768
		— 8 —	25	15	5
		— 8 —	50	1	1
Total pour le service commercial (²)		42,281	41,665		

Wagons pour services divers.

Id.	Wagons	à trémies	5	(³) "	(³) "
		pour transports spéciaux	10	2	2
		— — — — —	55	1	1
		pour embranchements de charbonnages	7 1/2 (¹)	724	754
		dits tapisnières	5	68	68
		pour l'entretien de la route.	7 1/2 (¹)	405	548
		— le transport des plaques tournantes	10	8	8
		— — — de roues	5	19	21
		— — — — —	10	58	62
		— transport de combustible en paniers	"	51 (⁵)	(³) 51
		— vérification de ponts à peser.	"	15	6
		— bâches à eau	"	6	6
		de secours.	"	45	45
		citernes pour pétrole.	"	10	"
		freins pour les plans inclinés	"	54	54
		chasse-neige	"	5	3
		Total pour les services divers			1,429
Ensemble des wagons.			45,710	45,252	
Total général des véhicules.			48,748	48,149	
Bâches pour couvrir les chargements (²).			14,849	15,359	

(¹) Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.(²) Voir annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.(³) Ces véhicules sont compris dans l'effectif des wagons pour le service spécial des charbonnages.(⁴) Tonnage moyen.(⁵) Ces véhicules étaient précédemment compris dans l'effectif des wagons pour le service spécial des charbonnages.

§ 2. RENOUELEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE
TRANSPORT.

Les extensions et les renouvellements du matériel se résument comme suit, d'après l'annexe XVI :

	Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1891	2,016	4,383	54	4,817	43,232
Faits { Mise hors d'usage.	42	27	»	27	323
accomplis { Reste.	2,004	4,356	54	4,790	42,909
en 1892. { Renouvellement sur le budget	4	42	»	44	722
{ Extension sur fonds spéciaux	32	30	»	134	79
Effectif fin 1892	2,037	4,398	54	4,938	43,740
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,032	4,465	49	4,927	44,665
On trouve que le renouvellement est { en avance de . . .	5	»	5	44	»
{ en arrière de . . .	»	67	»	»	955

Il reste à fournir au 31 décembre 1892 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement.	49	33	»	64	401
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	40	6	»	25	»
Ensemble.	29	39	»	89	401

Le tableau qui précède ayant pour unique base les unités hors d'usage l'on ne peut en inférer, que si le renouvellement n'a pas toujours reproduit, comme nombre, les unités démolies, le budget ordinaire n'ait pas supporté les dépenses qui lui incombent, pour maintenir intact le capital figurant à l'inventaire à titre de premier établissement. Pour apprécier la situation il faut tenir compte, non seulement des dépenses appliquées aux renouvellements, mais aussi de l'effet utile à retirer du matériel acquis sur crédits budgétaires ; ainsi :

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 447,144 kilog. (annexe XVII), due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 95 locomotives, à raison de 4,826 kilog. par unité (annexe XV). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné aux locomotives une plus value de 4,652,375 francs fin 1885. Cette plus value s'élève à 4,176,688 francs fin 1892 (annexe XVIII), non compris une somme de 1,144,270 francs représen-

(1) Y compris la partie tender des locomotives-tenders.

tant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1892.

Au surplus, pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 10 unités fin 1892 (p. 29).

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'avance en renouvellement était de 2,635 places en 1883; la situation, fin 1892, accuse un arriéré de 358 places (voir annexe XVI du Compte rendu de 1890).

Pour les véhicules à marchandises, envisagés par rapport au tonnage de chargement, l'avance était de 12,072 tonnes fin 1883; elle s'est élevée à 19,413 tonnes fin 1892 (voir annexe XVII du Compte rendu de 1890).

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, est de 308 fin 1892. Elle était de 373 fin 1883 (voir annexe XVIII du Compte rendu de 1890).

LA PLUS VALUE donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, s'élevant à 2,628,452 francs fin 1883, atteignait 4,261,594 francs fin 1892 (annexe XIX), non compris une somme de 1,313,883 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1892.

Le renouvellement total des locomotives (voir annexe XVIII), des voitures et des wagons (voir annexe XIX), est donc en avance de 8,438,282 francs.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1891, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R. A. n° 1148, s'élevait à. 337

Pendant l'année 1892, il en a été agréé 46

Total au 31 décembre 1892. 383

Ce nombre se décompose comme il suit :

- 279 wagons-citernes ;
- 14 wagons spéciaux pour transports de glaces et verreries ;
- 89 wagons ordinaires ;
- 1 wagon spécial de 30 tonnes pour transport de charbon.

§ 4. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES EXPLOITATIONS ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Le tableau suivant donne d'une manière détaillée le parcours kilométrique des locomotives selon la nature d'emploi :

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains du marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	17,010,186	774,740	5,795	531,193	660,689	18,982,604
	— à marchandises. . . .	528,244	18,432,065	440,395	1,810,199	3,361,186	24,572,059
	— de gare	42,390	479,627	6,166	218,510	4,045,014	4,792,607
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	1,978,370	29,184	48	36,466	102,863	2,146,951
	Locomotives-fourgons	1,341,474	11,495	12	56,804	30,259	1,440,044
	Voitures à vapeur	1,092,725	1,942	"	51,720	47,965	1,194,352
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .		1,236,342	11,736	328	75,864	79,550	1,403,829
Ensemble pour 1892 (*)		23,229,731	19,740,789	452,715	2,780,776	8,328,435	54,532,446
		42,970,520			11,561,926		
Ensemble pour 1891.		22,976,629	20,009,666	412,363	2,802,789	7,906,770	54,108,247
		42,986,325			11,121,922		
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État proprement dit		132,594	27,929	"	8,398	1,674	170,595
— — à usage commun.		144,842	93,985	"	5,812	191,324	435,963
Ensemble pour 1892 (*)		277,436	121,914	"	14,210	192,998	606,558
		399,350			207,208		
Ensemble pour 1891.		301,319	125,324	"	15,241	190,975	632,839
		426,643			206,216		

(*) Y compris	la double traction	36,407	2,932,692	4,129	"	"	2,973,238
	le parcours sur les lignes étrangères proprement dites.	303,754	312,614	"	6,135	14,279	638,812
	le parcours sur les lignes étrangères à usage commun.	121,374	39,863	"	1,703	36,020	198,965
(*) Y compris la double traction	sur le réseau de l'État proprement dit.	"	293	"	"	"	293
	sur le réseau de l'État à usage commun.	"	1,351	"	"	"	1,351

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER
SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

a) Dans les TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽¹⁾ (annexe XX).

		En 1892	En 1891
Trains de voyageurs.	Voitures à voyageurs.	154,988,762	152,880,836
	— cellulaires	582,907	406,792
	Wagons à bagages	29,446,025	29,751,462
	Véhicules et wagons divers. { A. B. et vitesse . . Trucks pour équipa- ges Boxes et wagons di- vers chargés, inscrits en feuille taxée . .	4,225,019	4,228,484
	Total.	169,042,715	167,267,274
Trains de marchandises.	Voitures à voyageurs.	2,471,867	2,588,566
	— cellulaires	1,404	"
	Wagons à bagages	18,454,655	18,800,666
	Véhicules et wagons divers. { A. B. et vitesse . . Trucks pour équipa- ges Boxes et wagons di- vers chargés, inscrits en feuille taxée . .	265,649,987	267,150,842
	Total.	286,577,911	288,540,074
Parcours total du matériel chargé pour le trafic		455,620,624	455,607,548
Parcours du matériel improductif de recettes dans les trains de voyageurs et de marchandises.	Voitures à voyageurs.	4,267,561	4,005,005
	— cellulaires	9,218	7,697
	— poste	2,764,856	2,756,967
	Wagons à bagages	556,772	428,107
	Véhicules et wagons divers. { A. B. et vitesse . . Trucks pour équipa- ges Boxes et wagons di- vers vides ou char- gés, inscrits en feuille en service	155,958,594	149,690,757
	Wagons traîneaux ou lestés à frein.	4,220,788	941,767
	Total.	164,777,769	157,850,500
	Ensemble conforme à l'annexe XX.	620,598,593	615,457,648

b) Dans les TRAINS ÉTRANGERS SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Trains de voyageurs.	{ Véhicules de l'État	58,411	48,211
	{ — étrangers	1,569,275	1,540,968
Trains de marchandises.	{ — de l'État	818,025	858,540
	{ — étrangers	2,252,445	2,459,465
Total (annexe XX.		4,674,132	4,706,982

(1) Y compris les parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'État (voir ces parcours annexe XXIII, lettre A, du Compte rendu de 1889).

§ 6. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT, DANS LES TRAINS
ÉTRANGERS, SUR LES LIGNES ÉTRANGÈRES.

		En 1892.	En 1891.
Véhicules affectés aux	trains de voyageurs.	8,555,765	7,960,600
	— de marchandises	153,855,266	165,001,206 ⁽¹⁾
Total.		162,209,051	170,961,806 ⁽¹⁾

§ 7. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.

En groupant les parcours repris sous le littéra a de la page précédente, et détaillés à l'annexe XX, on obtient la composition moyenne des trains de l'État ; savoir :

PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.				
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.
		1892.	1891.	
				1892. 1891.
Voitures à voyageurs		156,710,231	154,265,019	5,008,059 5,000,388
Voitures-poste et cellulaires		5,125,272	3,146,307	33,095 35,149
Wagons à bagages et fourgons		29,462,088	29,754,167	18,995,562 19,225,768
Boxes, Trucks pour équipages et wagons divers.	chargés.	4,225,010	4,228,484	278,375,536 270,495,585
	vides. .	"	"	145,255,045 146,348,014
Wagons-traineaux		165,372	153,864	1,055,416 787,905
Ensemble (voir annexe XX)		175,606,982	171,547,811	446,701,411 441,889,807
Parcours des trains de l'État		25,099,048	22,929,544	(¹)17,314,528 (²)17,322,314
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.				
Voitures à voyageurs		5.92	5.86	0.29 0.29
Voitures-poste et cellulaires.		0.14	0.14	" "
Wagons à bagages et fourgons		1.27	1.50	1.09 1.11
Boxes, Trucks pour équipages et wagons divers	chargés.	0.18	0.18	16.08 15.62
	vides. .	"	"	8.27 8.45
Wagons-traineaux.		0.01	0.01	0.06 0.05
		7.52	7.49	25.79 25.52

§ 8. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

Le nombre et le parcours des trains, par nature d'emploi, ont été les suivants :

(¹) Chiffres rectifiés.

(²) Y compris les trains pour le service de la route.

		En 1892.	En 1891.
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs. { express	44,754	44,874
	ordinaires et spéciaux	551,444	522,951
	mixtes (voyageurs et marchandises)	40,377	40,756
	de marchandises	2,855	5,457
	de route	4,605	5,910
Ensemble		624,015	615,908
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (¹).	Pour le trafic { Voyageurs { express	4,040,554	5,884,062
	ord. et spéc.	15,516,608	15,567,195
	légers (²)	5,741,906	5,678,287
	Marchandises et mixtes	16,852,717	16,919,999
	Total	39,951,765	59,849,545
Pour le service de la route		461,811	402,515
Ensemble (¹)		40,415,576	40,251,858
Parcours kilomé- trique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	Pour le trafic { Voyageurs	217,612	210,987
	Marchandises	120,517	117,982
Pour le service de la route		"	"
Parcours kilomé- trique total des trains sur le ré- seau de l'État.	Trains de l'État (¹)	40,415,576	40,251,858
	— étrangers	558,129	528,969
Ensemble		40,751,705	40,580,827
Nombre de trains ayant circulé sur le réseau de l'État à la distance entière		12,550	12,525

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, a été :

		1892.			1891.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. ‰.
			au total.	en p. ‰.	
Express	1 ^{re} classe.	24	8.77	36.55	35.95
	2 ^e —	40	19.39	48.47	48.04
	3 ^e —	50	9.57	49.43	18.54
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.68	11.47	10.87
	2 ^e —	40	10.07	25.17	24.78
	3 ^e —	50	12.23	24.47	24.33
Moyenne		43	10.72	24.41	24.48

(¹) Y compris le parcours sur les sections étrangères énumérées à l'annexe XXIII du compte rendu de 1889. Pour les années antérieures, voir annexe XII du compte rendu de 1888.

(²) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des moteurs légers : voitures à vapeur, locomotives-fourgons et locomotives type 11, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et assurés par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 13 et 51.

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises ⁽¹⁾, eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1893.	1891.
Capacité moyenne des wagons	10 ¹ 03	10 ¹ 01
Charge moyenne du wagon chargé ⁽²⁾	6 74	6 84
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis ⁽²⁾	4 49	4 54
— par locomotive avec train ⁽²⁾	95 17	95 54
Capacité moyenne d'un train de marchandises	249 35	248 95
Charge moyenne d'un train de marchandises ⁽²⁾	111 48	112 99
Rapport entre le chargement et la capacité	44.72 p. %	45.38 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1892 et en 1891, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras	258,428,035	299,489,900	7.82	10.70	1,865,599 55	3,205,657 69
— menu gras	165,296,547	148,409,628	10.08	15. »	1,646,049 16	1,928,670 43
— menu maigre	376,151,986	555,092,522	5.88	8.28	2,211,378 22	2,910,061 57
— gailleux	55,602,990	56,850,000	11.16	14.25	597,254 05	521,757 65
Total des charbons menus et gailleux	815,482,556	859,822,050	7.52	10.24	6,120,280 78	8,597,147 52
Charbon pour forges	10,210,000	11,140,000	9.87	12.85	100,755 61	145,146 02
— grosse gailleterie	2,548,710	2,720,000	25.59	25.52	55,411 92	65,657 95
— p ^r fours à réchauffer	4,750,485	4,700,000	12.49	14.75	59,211 05	69,526 »
Coke industriel	1,500,000	1,425,000	14.98	17.77	19,476 90	25,527 »
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	2,767,000	5,550,000	15.11	19.71	41,802 28	69,582 62
Coke spécial lavé pour fonderie	90,000	110,000	22.22	27. »	2,000 »	2,970 »
Ensemble	854,957,751	865,456,050	7.66	10.39	6,398,918 50	8,971,156 91

⁽¹⁾ Non compris les transports en service.

⁽²⁾ Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après (voir p. A-47) :

	1892.	1891.
Tarif 2. (Petites marchandises) tonnes.	260,677	259,897
— 3. (Grosses marchandises) —	26,029,140	26,487,457
— 6. (Chevaux et bestiaux) ^(a) —	218,555	220,890
	26,508,172	26,968,224

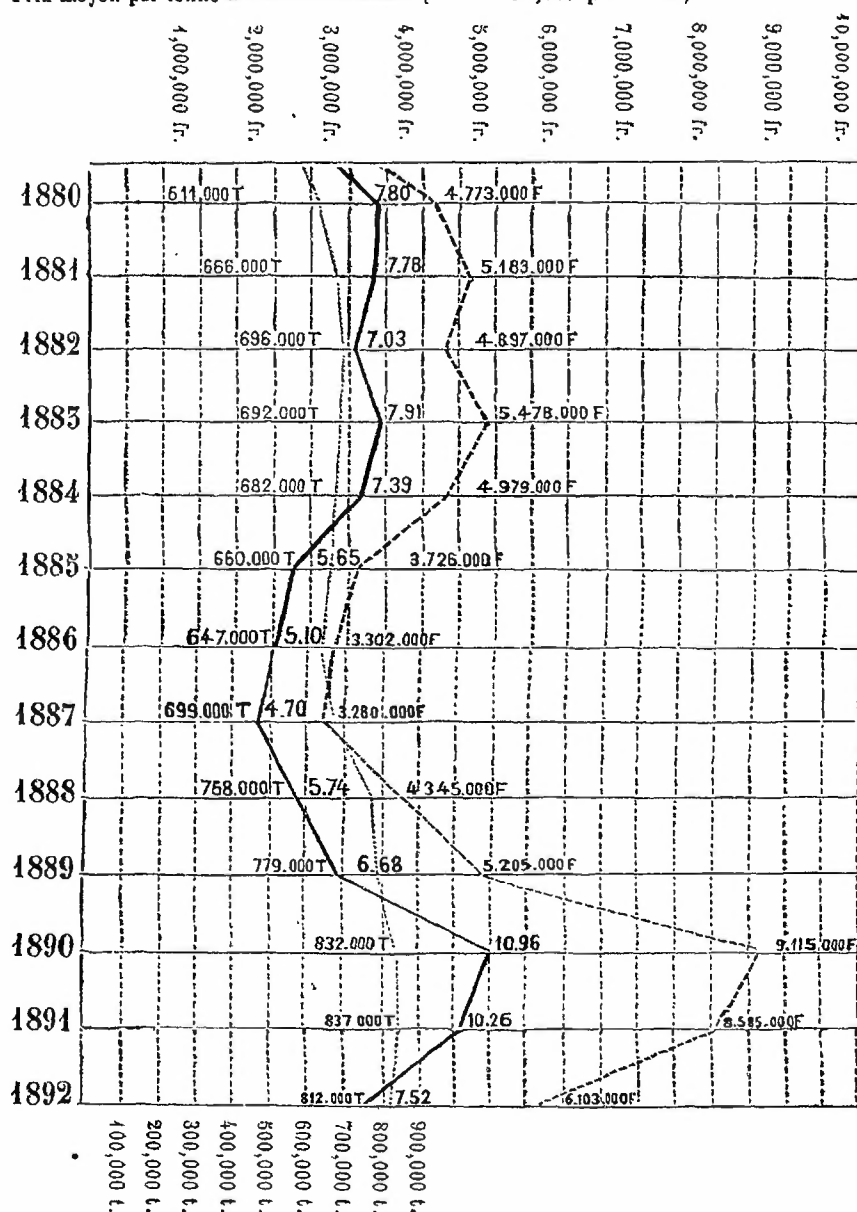
^(a) Poids conventionnel : Voir page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

Le prix moyen de combustible acheté en 1892, par rapport à celui acheté en 1891, accuse donc une diminution de fr. 2-73 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1880 à 1892.

Quantités consommées (Échelle 0^m,005 par 100,000 tonnes.)
 Sommes dépensées (— 0^m,01 par 1,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne (— 0^m,005 par franc.)



Le compte rendu de 1884 donne, page 59, le graphique de la consommation des charbons de toute espèce, pour la période 1870 à 1884. Ici on n'indique que les menus et les gailleteux.

Les fluctuations des prix moyens, des charbons consommés pendant la période de 1873 à 1892, sont circonscrites entre un minimum de fr. 4-70, prix de 1887, et un maximum de fr. 18-58, prix que les charbons ont atteint en 1873.

Depuis 1880, le prix le plus élevé est celui de 1890, soit fr. 10-96.

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXI donne le poids et la valeur du charbon exclusivement con-

sommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. % de charbon gras.

Les consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1892.	En 1891.
Par train-kilomètre	Quantité . . .	18 ^k ,19	18 ^k ,92
	Valeur . . .	0 ^f ,133	0 ^f ,190
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	16 ^k ,93	17 ^k ,55
	Valeur . . .	0 ^f ,124	0 ^f ,176
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	13 ^k ,48	14 ^k ,08
	Valeur . . .	0 ^f ,099	0 ^f ,141
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾ . . .	Quantité . . .	1 ^k ,185	1 ^k ,242
	Valeur . . .	0 ^f ,009	0 ^f ,012
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾	Quantité . . .	0 ^k ,44948	0 ^k ,45861
	Valeur . . .	0 ^f ,00329	0 ^f ,00439

§ 13. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage électrique a été établi à la remise de Renory et étendu à la gare de Courtrai.

L'éclairage au gaz a été étendu dans 20 stations; 93 becs ont été placés, dont 84 en extension et 9 en remplacement de 10 lampes à pétrole.

A la gare de Bruxelles-Midi, non comprise dans les 20 stations mentionnées ci-dessus, 36 becs ordinaires ont été remplacés par 19 lampes intensives.

L'éclairage au pétrole a été étendu ou établi dans 99 stations, haltes et points d'arrêt; 282 lampes ont été placées en extension. En outre 33 lampes intensives ont été installées en remplacement de lampes ordinaires.

a. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses qui s'y rapportent, sont représentées comme il suit :

	En 1892.		En 1891.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	1,796,147 kilogr.	166,325 ^f 21	1,759,492 kilogr.	210,787 ^f 14
Huile de colza épurée.	596,175 —	251,967 50	595,681 —	272,228 33
Torches falots . . .	17,928 pièces.	4,482 »	19,854 pièces.	4,958 50
Ensemble. . .		422,772 51		487,974 17

L'augmentation de consommation des huiles est due, notamment à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

⁽¹⁾ Y compris les parcours à vide.

⁽²⁾ Voir la définition de cette unité à l'annexe XXI.

b. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1883 à 1892, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Votes et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Depenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1883	»	»	»	20,145	4,545,516	795,887 »	0.475
1884	»	»	»	19,949	4,354,029	740,522 63	0.470
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.459
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.450
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.440
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,406,079	732,615 20	0.443
1889	534	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.441
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.438
1891	609	(¹) 8,623	(¹) 14,774	(¹) 24,006	5,741,091	782,268 19	0.436
1892	620	8,631	14,779	24,030	5,827,551	784,926 88	0.434

c. ÉCLAIRAGE DES TRAINS AU GAZ RICHE.

Cette éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1883 à 1892.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALES.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
			Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1883 . . .	127	245,420 ^{m3}	118,000 »	929 13	0.481
1884 . . .	126	268,056 ^{m3}	109,206 17	866 71	0.407
1885 . . .	130	288,781 ^{m3}	108,191 72	809 17	0.564
1886 . . .	148	502,445 ^{m3}	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	145	505,917 ^{m3}	101,590 92	709 03	0.531
1888 . . .	147	510,065 ^{m3}	110,834 19	753 97	0.557
1889 (²) . .	157	525,896 ^{m3}	107,742 64	686 25	0.533
1890 . . .	155	562,490 ^{m3}	115,996 80	748 57	0.520
1891 . . .	170	420,628 ^{m3}	158,256 45	815 27	0.329
1892 . . .	190	406,590 ^{m3}	112,022 50	589 59	0.276

d. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1883 à 1892.

(¹) Chiffres rectifiés.

(²) Y compris 25000^{m3} de gaz courant au prix de fr. 0.412 consommés dans des lanternes à carburateur.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS															NOMBRE TOTAL de carreels.	
		à 1 carreel.	à 1.6 carreel.	à 2.5 carreels.	à 3.2 carreels.	à 20 carreels.	à 30 carreels.	à 40 carreels.	à 50 carreels.	à 55 carreels.	à 60 carreels.	à 80 carreels.	à 95 carreels.	à 100 carreels.	à 110 carreels.	à 120 carreels.	à 150 carreels.	
1883	7	"	"	"	"	"	48	47	"	"	"	"	"	"	"	"	2,770	
1884	7	"	"	"	"	"	48	48	"	"	"	"	"	"	"	18	5,520	
1885	14	"	"	"	"	"	48	59	"	"	"	5	4	8	"	46	9,025	
1886	15	"	322	"	"	"	48	56	"	49	"	5	9	8	"	48	14,330	
1887	15	"	325	"	"	"	48	56	"	49	"	5	9	8	"	48	14,335	
1888	17	"	230	"	"	"	87	60	"	29	32	5	9	8	6	44	16,223	
1889	20	"	254	"	"	"	84	60	4	56	26	5	23	28	9	49	22,091	
1890	23	"	249	"	"	"	40	84	72	4	45	58	6	36	28	9	20	27,328
1891	25	3	270	17	1	"	40	81	82	4	45	58	6	38	28	9	20	28,114
1892	26	3	289	17	1	20	40	79	96	4	47	58	6	38	28	9	20	29,281

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a augmenté de 1,506 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1892, à 23,942 unités.

1,431 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 2 de plus qu'en 1891.

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisse sont indiquées ci-après :

		En 1892.		En 1891.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	(¹) 921,218	214,900 70	942,843	254,685 95
	Suif et graisses.	67,042	41,981 70	74,446	46,897 90
	Totaux. . .	988,260	256,882 40	1,017,289	301,583 85
Graissage des véhicules. . . . Huiles		(²) 444,989	464,018 01	(²) 447,526	472,877 23
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	433,700	71,411 46	437,890	79,669 74
	Suif et graisses.	49,980	9,077 68	49,469	9,860 58
	Totaux. . .	483,680	80,489 14	487,359	89,530 29
Ensemble. . .		4,583,929	501,089 55	4,592,141	563,991 37
Soit, pour 1892.		— 8,215	— 62,901 82		

(¹) Non compris 4,084 kilog. d'huile de rempli.

(²) — 14,553 — —

(³) — 21,536 — —

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction des consommations et du prix des matières.

Les quantités consommées se sont élevées, en 1892, à 0^k,0392 par train-kilomètres, contre 0^k,0396, en 1891.

Quant aux dépenses de graissage elles s'élèvent à :

	1892	1891
Par train-kilomètre	0,0124	0,0140
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris)	0,00081	0,00092
Par charge-unité-kilomètre	0,00031	0,00034

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne la situation des approvisionnements, en valeur.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1891 (tarif de 1892)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1892 (tarif de 1892)	restant à fournir en 1893 sur les marchés de 1892		
<i>1^{re} Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1892 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	540,809 83	50,598 50	591,408 33	503,850 97
Combustibles.	289,000 49	"	289,000 49	323,662 40
Huile d'éclairage	51,640 04	311 50	51,951 54	63,283 77
Huiles et matières de graissage	82,560 32	6,709 40	89,269 72	100,385 77
Bois de construction.	620,836 95	94,310 56	715,147 51	735,692 51
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,368,906 06	157,615 22	3,026,521 28	2,878,383 26
Aciers, fontes et fers divers	418,362 06	"	418,362 06	325,273 06
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	328,068 72	24,553 40	352,621 82	395,009 13
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	90,883 76	112 "	90,995 76	109,153 95
Tissus, crins, fils, laines et cordages. toiles pour bâches, etc.	170,387 44	6,576 41	176,963 52	239,319 53
Matières et objets divers.	1,114,998,28	9,989 40	1,124,987 68	847,748 91
<i>2^e Objets et matières transformables :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	220,123 91	"	220,123 91	255,592 91
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹). . . .	327,540 72	"	327,540 72	325,052 86
Total conforme à l'annexe XXIII .	7,124,118 55			
A reporter. . .	7,124,118 55	350,775 79	7,474,894 34	7,104,939 03

(') Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1891 (tarif de 1892)		
en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1892 (tarif de 1892)	restant à fournir en 1893 sur les marchés de 1892				
Report.	7,121,118 55	350,775 79	7,474,894 34	7,104,939 03	
3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :					
Stations et ateliers	1,360,343 25	»	1,360,343 25	1,299,214 70	
Sections	647,475 79	»	647,475 79	601,372 38	
4° Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.					
	278,443 68	»	278,443 68	258,433 48	
Roues pour loco- motives, tenders, voitures et wa- gons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	5,062,935 »	»	5,062,935 »	5,490,752 »
	Roues vieilles dé- passant la réserve et pouvant être uti- lisées	467,000 »	»	467,000 »	450,233 »
Valeur totale des approvisionnements .		14,640,316 27	350,775 79	14,991,092 06	14,904,914 59

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, on a détaillé, annexe XXIV, les *quantités* et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et on a donné, annexe XXV, le mouvement des mitrailles, matières et pièces mises hors d'usage, pendant l'exercice 1892.

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel.

Locomotives. — Une nouvelle extension a été donnée à l'emploi des derniers types de locomotives-express pour lignes de niveau et pour lignes à fortes rampes. Indépendamment des trains internationaux, tous les express de la ligne Ostende-Bruxelles, un grand nombre des express des lignes Bruxelles-Liège et Bruxelles-Anvers et tous les trains de voyageurs de la ligne Bruxelles-Arlon, à part les trains locaux, sont remorqués actuellement par des moteurs de l'un ou de l'autre de ces types.

Divers perfectionnements ont été apportés au matériel de traction : ainsi, il a été fait application à certaines locomotives-express devant fournir de longs parcours sans arrêt, de graisseurs à distance et d'indicateurs de vitesse, à la disposition du machiniste. — Ces machines ont, en outre, été munies d'un système d'attache continue des bandages, d'éjecteurs à sable augmentant l'adhérence entre la roue et le rail, d'injecteurs aspirants restant ne donnant lieu qu'à de minimes pertes d'eau, etc.

L'application aux locomotives et aux tenders du frein Westinghouse à action rapide a été poursuivie en 1892.

L'étude d'un essai de traction électrique a été entreprise; les appareils élec-

triques nécessaires seront commandés incessamment, et l'essai sera effectué pendant l'exercice 1893 sur une ligne des environs de Liège.

Voitures. — L'administration a acquis des voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classe de grande capacité, avec water-closet, ainsi que des voitures de 3^e classe à 16 portières.

Ce matériel est pourvu de la double suspension en caoutchouc ; il est muni des assortiments, types normal, à action rapide. On a complété l'action du frein Westinghouse par le freinage de l'essieu central.

Une nouvelle voiture pour le transport des malades en 1^{re} classe a été mise en service.

Wagons. — L'administration a fait construire 9 wagons pour la vérification des ponts à peser.

Six wagons fermés, mis à la disposition de la station de Liège-Guillemins, ont été appropriés au transport de primeurs.

Afin de donner satisfaction aux expéditeurs de glace (eau congelée) d'Ostende, 4 wagons affectés spécialement au transport de poisson frais, ont été aménagés pour servir, éventuellement, aux expéditions de glace.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er} VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs, pour les deux derniers exercices, des transports de voyageurs sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
Billets simples	1 ^{re}	Voyages 258,108	Voyages 271,954	2,093,715 58	2,227,903 33	Kilom. 81.70	Kilom. 83.06	8.112	8.192
	2 ^e	521,880	524,556	2,787,302 02	2,784,105 33	69.66	69.73	5.310	5.308
	3 ^e	675,936	648,472	1,454,621 71	1,329,703 94	38.47	37.01	2.152	2.051
Ensemble . . .	"	1,455,924	1,444,982	6,335,639 31	6,341,714 60	57.34	57.55	4.343	4.389
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	321,120	322,618	1,629,133 86	1,606,349 81	66.94	65.70	5.073	4.979
	2 ^e	684,646	676,604	2,315,681 43	2,245,639 93	59.43	58.32	3.382	3.319
	3 ^e	1,202,370	1,146,374	1,808,026 42	1,662,426 24	39.45	38.03	1.504	1.450
Ensemble . . .	"	2,208,136	2,145,596	5,752,841 71	5,514,415 98	49.64	48.59	2.605	2.570
Total . . .	"	3,664,060	3,590,578	12,088,481 02	11,856,130 58	52.70	52.20	3.297	3.302

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

B. Trains ordinaires.

CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
	Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1 ^{re} 328,782	333,311	810,026 90	837,050 89	32.26	32.89	2.464	2.611
	2 ^e 1,549,020	1,600,490	2,177,864 17	2,310,643 95	24.60	25.02	1.451	1.444
	3 ^e 11,079,434	12,320,414	8,571,405 80	8,865,435 44	18.27	18.38	0.716	0.720
Ensemble. . .	» 13,858,136	14,254,215	11,550,383 87	12,013,130 28	19.32	19.40	0.834	0.843
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re} 652,734	658,310	837,424 73	863,852 22	21.01	21.40	1.283	1.312
	2 ^e 2,923,082	2,963,030	2,301,120 80	2,360,146 75	17.08	17.28	0.787	0.797
	3 ^e 20,244,178	20,401,076	9,561,642 93	9,903,673 08	15.70	15.64	0.487	0.485
Ensemble. . .	» 23,820,594	24,022,416	13,000,188 46	13,127,672 05	16.01	16.00	0.546	0.540
Total.	» 37,678,730	38,276,631	24,559,575 33	25,140,802 33	17.23	17.29	0.832	0.857
Total des prix entiers. . . .	» 41,345,790	41,867,209	36,048,056 35	36,996,932 91	20.37	20.18	0.886	0.883

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
	Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	(*) 1,695,170	(*) 1,554,770	1,472,469 53	1,417,419 79	38.50	40.63	0.869	0.912
(3) ordinaires . .	» 5,731,018	5,258,906	4,387,684 90	4,027,450 60	39.12	39.90	0.766	0.766
Abonnements d'étudiants . .	» 1,947,358	1,789,016	291,490 95	279,105 83	13.00	12.98	0.150	0.156
d'ouvriers . .	» 17,027,012	16,209,074	2,061,845 31	1,953,114 35	14.76	14.74	0.121	0.120
Détenus et leurs gardiens . .	» 71,166	83,827	203,223 58	225,635 35	72.28	72.29	1.462	1.418
Émigrants	» 17,606	19,536	62,571 80	66,423 »				
Sociétaires	» 391,679	372,218	425,333 96	380,741 49				
Trains de plaisir	» 76,024	61,706	122,566 73	89,404 82	52.92	51.43	3.134	3.072
Voyages circulaires	» 213,155	215,916	667,962 35	663,299 01				
Total des prix réduits. .	» 27,170,188	25,564,969	9,695,169 11	9,102,594 24	22.73	22.68	0.357	0.356
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	» 68,515,978	67,432,178	46,343,225 46	46,099,527 15	21.31	21.19	0.676	0.684

(1) Voir renvoi (1) de la page précédente.

(2) Dont militaires en débet : $\left\{ \begin{array}{ll} 1892. & 1891. \\ 61,055 & 95,570 \text{ voyageant isolément.} \\ 114,587 & 146,054 \text{ — en corps.} \end{array} \right.$

(3) Pour les années antérieures, voir Annexe VII de 1891.

L'ensemble des transports de voyageurs se résume par classe, comme suit, sans distinctions de trains :

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1892.	en 1891.	Différences pour 1892.	en 1892.	en 1891.	Différences pour 1892.	en 1892.	en 1891.	en 1892.	en 1891.
1 ^{re} classe. . . .	586,890	603,263	— 18,375	2,903,712 48	3,064,956 22	— 161,213 74	51.00	55.43	4.048	3.064
2 ^e —	2,074,800	2,123,016	— 50,216	4,963,166 19	5,001,740 28	— 129,583 09	36.04	36.06	2.393	2.397
3 ^e —	12,653,370	12,968,686	— 313,516	10,026,117 51	10,193,139 38	— 169,021 87	19.35	19.31	0.792	0.786
	15,317,060	15,699,197	— 382,137	17,895,026 18	18,354,641 88	— 459,818 70	22.04	22.97	1.168	1.160

b) *Billets d'aller et retour (1).*

1 ^{re} classe. . . .	973,854	980,928	— 7,074	2,466,558 59	2,470,202 03	— 3,613 44	36.15	36.03	2.533	2.518
2 ^e —	3,608,328	3,639,634	— 31,306	4,616,802 23	4,605,786 68	+ 11,015 55	35.11	34.91	1.279	1.265
3 ^e —	21,416,548	21,547,430	— 100,902	11,609,669 35	11,566,099 32	+ 103,570 03	17.03	16.83	0.544	0.537
	26,028,730	26,169,012	— 139,282	18,753,030 17	18,642,088 03	+ 110,912 14	18.86	18.68	0.720	0.712

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1 ^{re} classe. . . .	1,560,744	1,586,193	— 25,449	5,370,301 07	5,535,158 25	— 164,857 18	43.71	43.43	3.411	3.490
2 ^e —	5,683,128	5,764,680	— 81,552	9,581,968 42	9,700,535 96	— 118,567 54	29.12	29.03	1.686	1.693
3 ^e —	31,101,918	31,516,336	— 414,418	21,605,786 86	21,761,238 70	— 65,451 84	17.89	17.76	0.636	0.630
	41,345,790	41,867,209	— 521,419	36,618,036 35	36,996,932 91	— 348,876 56	20.37	20.29	0.886	0.883

d) *Billets à prix réduits (2).*

1 ^{re} classe. . . .	911,324	845,903	+	65,921	1,347,081 44	1,248,493 90	+	98,587 54	43.52	42.33	1.477	1.476
2 ^e —	2,775,353	2,574,676	+	200,677	2,605,962 44	2,399,890 33	+	206,072 11	38.12	37.45	0.939	0.932
3 ^e —	23,483,011	22,141,390	+	1,338,621	5,742,125 23	5,454,210 01	+	287,915 22	20.10	20.21	0.245	0.246
	27,170,188	25,564,969	+	1,605,219	9,695,169 11	9,102,591 21	+	592,574 87	22.73	22.68	0.357	0.356

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe. . . .	2,472,568	2,432,096	+	40,472	6,717,382 51	6,783,652 15	—	66,269 61	43.11	43.05	2.717	2.789
2 ^e —	8,458,481	8,330,336	+	119,125	12,187,930 66	12,100,426 29	+	87,504 57	32.06	31.62	1.441	1.451
3 ^e —	57,584,929	56,680,726	+	904,203	27,437,912 09	27,215,448 71	+	222,463 38	18.79	18.72	0.476	0.480
	68,515,978	67,443,178	+	1,083,800	46,343,225 16	46,099,527 15	+	243,698 31	21.31	21.19	0.676	0.684

(1) Voir renvoi (1), page A-45.

(2) Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1891, l'année 1892 a donné :

Pour les trains express	En plus, fr.	232,550 44
— ordinaires	En moins,	581,227 »
Pour l'ensemble des prix normaux	En moins,	348,876 56
— — réduits	En plus,	592,574 87
Pour la totalité des transports de voyageurs . .	En plus, fr.	243,698 31

Les voyageurs avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. %, dominent dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction.)	Ensemble.
En trains express fr.	1,458,924	2,208,136	3,667,060
— ordinaires	13,858,156	23,820,594	37,678,750
	15,317,060	26,028,750	41,345,790

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit fr.

27,170,188	27,170,188
53,498,918	68,515,978

on constate que, sur 68,515,978 voyages effectués, 53,498,918 soit 77.6 p. % l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 76.7 p. % en 1891 ⁽¹⁾.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1873 (voir Annexe VII du compte rendu de 1891).

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

		1892				1891
		PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express	1 ^{re} classe	24	8.77	0.0702	0.62	0.62
	2 ^e —	40	19.39	0.0599	1.16	1.16
	3 ^e —	50	9.57	0.0378	0.36	0.36
Ordinaires	1 ^{re} classe	24	2.68	0.0515	0.14	0.14
	2 ^e —	40	10.07	0.0369	0.37	0.38
	3 ^e —	50	12.23	0.0241	0.30	0.30
Ensemble	1 ^{re} classe	24	4.60	0.0627	0.29	0.29
	2 ^e —	40	12.18	0.0452	0.55	0.55
	3 ^e —	50	11.94	0.0253	0.31	0.31

(¹) Chiffre rectifié.

§ 2. VOYAGEURS, BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX
ET BESTIAUX.

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES		
			En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	68,515,978	67,432,478	+ 1,083,500
	Bagages	Kilogr.	27,986,600	26,238,900	+ 1,747,700
	Colis-journaux	—	531,485	602,596	— 71,111
	Tarif n° 4, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	42,512,046	42,474,627	+ 37,419
	Petits paquets (internat.)	—	81,664,999	80,255,914	+ 1,409,085
	Finances	Group.	878,520	890,334	— 11,814
	Équipages	Voiture.	4,850	4,815	+ 35
Trains de marchandises.	Chevaux	Expédition.	4,569	4,622	— 53
	Petites marchandises	Kilogr.	260,676,731	259,897,148	+ 779,583
	Grosses marchandises (¹).	—	26,029,140,000	26,487,437,000	— 458,297,000
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	49,479	49,750	— 271

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES (²).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ	
			En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.	En 1892.	En 1891.
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyage.	46,313,225 45	46,099,527 15	+ 213,698 31	0.676	0.684
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	155,546 10	155,870 60	— 324 50	—	—
	Bagages	Quintal.	1,239,631 41	1,108,934 92	+ 130,696 49	4.429	4.238
	Colis journaux	Kilogr.	37,977 50	43,064 *	— 5,086 50	0.071	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	1,184,979 17	1,149,377 76	+ 35,601 41	0.095	0.092
	Petits paquets (internat.)	Quintal.	2,075,134 31	2,030,088 78	+ 45,045 53	2.541	2.530
	Finances	Group.	252,934 36	234,978 73	+ 18,055 63	0.288	0.264
	Équipages	Voiture	66,150 47	57,994 46	+ 8,156 01	35.757	38.260
Trains de marchandises	Chevaux	Expédition.	177,646 98	178,744 98	— 1,098 "	38.881	38.673
	Petites marchandises	Quintal.	6,188,880 *	6,002,941 85	+ 185,938 15	2.374	2.310
	Grosses marchandises	Tonne.	78,290,853 *	80,975,111 59	— 2,684,258 59	3.008	3.067
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	1,224,460 21	1,232,023 35	— 7,563 14	22.824	21.764
	Ensemble (²) . fr	"	137,237,473 97	139,268,683 17	— 2,031,189 20		

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

(¹) Non compris 1,068,286 tonnes en 1892 et 1,007,852 tonnes en 1891, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écartier du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(²) Non compris les produits extraordinaires et divers (voir pages suivantes et les annexes X et XII).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
1865	Francs. 4.37	Francs. 3.16	Francs. 51,302	Francs. 140.55
1870	4.14	2.90	52,219	143.07
1875	(¹) 0.84	(²) 3.53	45,420	124.44
1880	(³) 0.88	(⁴) 3.43	42,144	115.15
1885	(⁵) 0.81	3.21	38,096	104.37
1886	0.75	3.09	36,750	100.68
1887	0.74	3.06	38,941	106.69
1888	0.73	2.99	41,153	112.44
1889	0.72	2.96	42,699	116.98
1890	0.70	3.02	43,869	120.19
1891	0.68	3.06	44,070	120.72
1892	0.68	(⁶) 3.01	43,316	118.35

La recette kilométrique est tombée à 45,420 francs en 1875 par suite de la reprise des lignes peu productives des Bassins-Houillers et du Luxembourg.

La descente continue jusqu'en 1886 en raison de la construction des lignes secondaires et de l'affaiblissement du commerce et de l'industrie. Dès 1887, l'accroissement des transports est visible.

§ 5. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1892.	En 1891.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	74,010 65	69,946 24
	Loyer des buffets	244,617 53	260,415 15
	Droit d'affichage	51,210 99	29,568 85
	Vente de livres	"	"
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	95,014 95	88,111 55
Total. . fr.		442,850 90	448,041 57

(¹) Les prix de transport des voyageurs appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. %, dès le 1^{er} novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1871.

(²) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins-Houillers en 1871 et de celles du Luxembourg en 1875.

(³) Relèvement des prix de 5 p. % et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. — Année de l'Exposition nationale : la recette n'était que de 0,75 en 1879.

(⁴) Substitution du kilomètre à la lieue pour l'application des taxes, toute fraction de kilomètre comptant pour une unité.

(⁵) Année de l'Exposition d'Anvers ; la recette n'était que de 0,78 en 1884.

(⁶) Voir p. 56 et suivantes les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1892.	En 1891.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	8,842 15	9,524 98
	Formalités en douane	220,093 »	234,370 60
	Dépôt et magasinage	61,256 11	60,805 »
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	148,973 88	206,521 27
	Loyer de locomotives, tenders, matériel	58,186 53	22,481 92
	— de tapissières	2,906 77	559 45
	Déchargement d'office	42,628 13	43,193 10
	Entretien et traction sur les raccordements	214,940 55	207,883 55
	Redevances pour usage de quais, voies	4,456 40	8,123 98
	Location de terrains et de vidanges	56,658 57	27,079 01
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	2,008,878 22	2,160,476 16
	Surtaxes non réclamées	728 14	1,072 68
	Recettes diverses	93,368 91	37,910 91
Total. . fr.		2,885,879 14	5,019,506 59
Total des trains de voyageurs. . .		442,850 90	448,041 57
Ensemble (¹). . fr.		<u>5,526,730 04</u>	<u>5,467,548 16</u>

§ 4. PRODUITS DIVERS (²).

Les produits divers, encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, comprennent :

	En 1892.	En 1891.
Les ventes d'immeubles sans emploi fr.	57,103 88	42,674 71
		(³) 1,106 08
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	88,047 55	79,278 16
		(³) 1,066 53
Ensemble. . fr.	<u>125,155 23</u>	<u>124,125 28</u>

La seconde partie seule est portée en recette par le Chemin de fer (voir Annexe III).

Les ventes d'immeubles sont déduites du capital, à titre de valeurs non amortissables par le Chemin de fer, et sont indiquées au passif de l'annexe II.

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. % accordée sur les prix de transport, représente — non compris les abonnements, ni les aller et retour, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

(¹) Voir ces résultats depuis l'origine, annexe XII.

(²) Voir annexe X pour les années antérieures.

(³) Encaissé en 1892.

		En 1892.	En 1891.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc.	fr.	1,223,405 58	1,064,835 59
Détenus et leurs gardiens		203,223 58	225,635 35
Émigrants		62,571 80	66,423 "
Sociétaires		425,533 96	580,741 49
Trains de plaisir		122,566 73	89,404 82
Transports mili- taires en débit	{ Hommes	249,083 95	552,584 20
	{ Chevaux	18,645 67	18,067 56
	{ Bagages et matériel de guerre.	93,644 55	76,481 21
Transports mili- taires soldés par les intéressés	{ Bagages et mobiliers.	19,261 30	18,664 40
	{ Équipages et chevaux	1,801 70	2,322 84
Chevaux de courses		25,697 95	22,957 70
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	{ départements ministériels	9,280 40	7,452 40
	{ expositions	517 60	585 68
	{ divers	25 40	52 95
	{ armée et prisons.	98,615 45	102,867 05
Ensemble. . fr.		2,555,671 62	2,429,056 04

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1892, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les service *mixtes* et les services *internationaux*.

A. Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES rénus.
	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.
Voyageurs (¹).	60,083,108	87.69	5,971,716	8.72	2,461,154	3.59	68,515,978
Bagages (quintaux).	178,590	63.81	23,186	8.29	78,090	27.90	270,866
Petites marchandises (kilogr.) (²)	226,047,160	63.61	47,673,102	13.41	81,604,959	22.98	355,385,261
Grosses — (tonnes) (³)	13,215,841	50.77	4,968,583	19.09	7,844,716	30.14	26,029,140
Finances. (groupes) (⁴)	526,795	60.19	157,038	17.88	192,687	21.93	878,520
Équipages. (voitures).	1,514	81.84	85	4.59	251	13.57	1,850
Chevaux et bestiaux (expéd.).	35,697	66.42	7,500	13.95	10,551	19.63	53,748

(¹) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(²) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(³) Non compris 1,068,286 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain (voir renvoi (¹) page A-47).

(⁴) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groupes de 1,000 francs.

B. Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.
Voyageurs. fr.	35,107,443 66	75.76	6,112,807 52	11.03	6,121,974 28	13.21	46,343,225 46
Tickets d'entrée dans les stations	155,546 10	100. »	»	»	»	»	155,546 10
Bagages.	561,602 36	45.55	57,391 54	4.63	617,637 51	49.82	1,219,631 41
Petites marchandises.	6,512,463 66	68.65	899,373 01	9.48	2,075,134 31	21.87	9,486,970 98
Grosses —	41,849,670 79	53.46	11,002,263 93	14.05	25,438,024 28	32.40	78,290,858 »
Finances.	211,561 78	83.63	15,926 62	6.29	25,495 06	10.08	252,984 36
Équipages.	52,369 17	79.17	2,858 47	4.32	10,922 83	16.51	66,150 47
Chevaux et bestiaux.	1,019,700 62	72.73	68,131 40	4.86	314,272 17	22.41	1,412,107 19
Produits extraordinaires.	3,326,730 04	100. »	»	»	»	»	3,326,730 04
Ensemble . . fr.	88,800,088 18	63.17	17,158,754 49	12.21	34,605,361 34	24.62	140,564,204 01
Crédance irrécouvrable (Annexe III). fr.							— 627,102 13
					Reste fr.		139,937,101 88
Produits divers fr.							88,047 35
					Total. fr.		140,025,140 23

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1891, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		B. SERVICES MIXTES.		C. SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	114,542 49	»	287,858 90	»	»	158,703 08
Bagages	23,077 34	»	1,567 44	»	104,051 71	»
Petites marchandises.	206,607 43	»	9,845 93	»	45,045 53	»
Grosses —	»	955,959 17	»	248,058 41	»	1,480,236 31
Finances.	36,402 26	»	495 56	»	»	48,892 49
Équipages	44,061 70	»	»	300 09	»	5,605 60
Chevaux et bestiaux.	43,544 45	»	»	12,633 34	»	39,676 95
Totaux. . .	440,233 07	955,959 17	299,767 83	260,891 54	149,097 24	1,703,114 45
Différences pour 1892.	— 515,724 10		+ 38,876 29		— 1,554,016 89	

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service, était :

	A.	B.	C.
En 1891 de	62.67	12. »	25.33
Elle est, en 1892, de. . . .	65.17	12.21	24.62
Différence pour 1892. . . .	+ 0,50	+ 0,21	— 0,71

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1892.**A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.****§ 1^{er}. TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.****a. Service intérieur.**

Publication du 1^{er} supplément aux conditions réglementaires. Ce supplément est relatif à l'admission des sociétaires en trains express, aux demandes de voitures spéciales pour malades, au chômage de ces voitures et à la location de compartiments du matériel ordinaire des trains. Ce supplément met les conditions réglementaires en harmonie avec les dispositions du Code du timbre.

Réduction de 50 p. % accordée aux inspecteurs vétérinaires provinciaux, sur le prix d'abonnements ordinaires pour les parcours compris dans leur ressort respectif.

Transports militaires à prix réduits. Extension.

Publication du 2^e supplément aux conditions réglementaires portant notamment autorisation : 1^o au voyageur porteur d'un billet direct d'effectuer exceptionnellement deux fois le même parcours pour obtenir une correspondance plus rapide, lorsque le point de jonction de deux lignes n'est pas le point de coïncidence des trains ; 2^o aux ouvriers abonnés, astreints au travail de nuit, d'avancer ou de retarder leur déplacement d'un demi-jour ; 3^o aux abonnés, d'effectuer certains transports pour compte de tiers.

Publication du 3^e supplément aux conditions réglementaires permettant de déroger, lorsque les circonstances le justifient, aux dispositions relatives au retrait et à l'annulation des cartes et billets des abonnés trouvés en défaut.

Publication du 4^e supplément aux conditions réglementaires, autorisant, notamment, l'acceptation des cochons de lait au tarif des bagages, et le transport gratuit, dans les voitures, de paniers pigeons dont les dimensions extérieures ne dépassent pas 0^m55 en longueur, 0^m30 hauteur et 0^m30 en largeur.

Autorisation exceptionnelle donnée aux stations, de délivrer d'avance et sans exiger le bulletin de convocation, des billets à prix réduits aux électeurs devant prendre part aux ballotages du 21 juin 1892. — Élections législatives.

Délivrance par les bureaux de Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Quartier-Léopold, à partir du samedi, de billets utilisables le dimanche, en destination des stations d'Anvers-Est, Blankenberghe, Gand-Sud, Heyst, Louvain, Namur, Ostende, Spa, Vilvorde, Boitsfort, Groenendaël, Hal et Tervueren.

Délivrance le samedi, par les bureaux centraux de Bruxelles-Chartreux, Bruxelles-Duquesnoy et Bruxelles-Place de la Chapelle, de billets pour les destinations indiquées ci-dessus, et utilisables soit le samedi, soit le dimanche.

Supplément au tarif spécial des émigrants. Les émigrants rentrant des pays transatlantiques par un port belge sont admis au bénéfice du tarif spécial.

Désignation et utilisation des trains de théâtre, désignation des trains à utiliser pour le transport des bagages.

Publication du 5^e supplément aux conditions réglementaires; gratuité de transport étendue aux produits des serres destinés aux marchés, et emportés par les producteurs aux premiers trains du matin.

Mise en distribution, à titre d'essai, au bureau de Namur, de billets à destinations multiples.

Réglementation de l'admission des voyageurs pour l'intérieur, aux trains internationaux.

Publication du 6^e supplément aux conditions réglementaires. Ce supplément prévoit, notamment, la perception d'une surtaxe de 2 francs à charge des voyageurs prenant place dans les voitures avec des colis que les règlements ne leur permettent pas de garder gratuitement auprès d'eux.

Remise aux abonnés d'un extrait des conditions réglementaires.

Suppression du bureau de Bruxelles-Wagons-lits, auquel est substitué un bureau analogue qui prend le nom de Bruxelles-Hôtel de Belle-Vue.

Convention pour la vente des billets et l'enregistrement des bagages à l'hôtel de Belle-Vue.

Rétablissement des billets spéciaux de sociétaires là où des transports de l'espèce s'effectuent ordinairement. — Fourniture de billets de sociétaires à destination fixe aux bureaux qui ont souvent à faire face à des transports de sociétaires pour une même destination.

Les listes de sociétaires venant de l'étranger sont exemptes de la formalité du timbre.

Les billets de surtaxe encore utilisés par les points d'arrêt sont, pour la facilité du distributeur, transformés en billets Edmonson.

Admission des billets aller et retour et des cartes d'abonnements dans le calcul de la taxe pour la location de compartiments du matériel ordinaire et de voitures de malades.

Les abonnés scolaires de Hamendes sont autorisés à monter ou à descendre à Dampremy, Boulevard-Central ou Charleroy, avec leurs cartes valables pour Charleroy.

Les abonnements scolaires de Comblain-au-Pont à Liège-Guillemins sont rendus valables pour l'embarquement à Liotte.

Les jeunes gens fréquentant les écoles industrielles et ménagères sont considérés comme apprentis et admis au bénéfice des abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Les cartes et billets ne sont pas retirés des mains des abonnés transportant des bagages que les règlements ne leur permettent pas de conserver gratuitement auprès d'eux, pourvu que ces bagages leur appartiennent personnellement.

Délivrance de billets valables pour plusieurs destinations :

par Hédengé, en destination de Nivelles (Est ou Nord);

par Bruxelles (Midi), en destination d'Ath, Leuze, Tournai et Blandain, — billets aller et retour de 3^e classe, valables au retour pour Bruxelles (Nord ou Midi);

par Bruxelles-Nord, billets aller et retour pour Genappe, valables au retour pour Bruxelles (Nord, Midi ou Quartier-Léopold);

par Genappe, billets aller et retour valables à l'aller et au retour pour Bruxelles (Nord, Midi ou Quartier-Léopold);

par Ostende, Bruges-Station, Blankenberghe et Heyst, de billets aller et retour pour Gand (Sud ou Saint-Pierre);

par Gand-Saint-Pierre, de billets aller et retour pour Ostende, Bruges-Station, Blankenberghe, Heyst, Alost-Nord et Bruxelles-Nord, valables au retour pour Gand (Sud ou Saint-Pierre);

par Braine-le-Château, Clabecq, Tubize et Wauthier-Braine, de billets aller et retour pour Nivelles (Est ou Nord);

par Bruxelles-Nord, Gand-Sud et Termonde, de billets aller et retour pour Baesrode (Sud ou Nord);

par Baesrode-Sud et Baesrode-Nord, de billets aller et retour pour Bruxelles-Nord, Gand-Sud et Termonde, valables au retour pour Baesrode (Sud ou Nord);

par Nivelles-Est, de billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers en destination de Gosselies (Courcelles ou ville);

par Boussu, Jemappes, Mons, Saint-Ghislain et Quaregnon, de billets aller et retour pour Tertre ou Baudour;

par Tertre et Baudour, de billets aller et retour pour Boussu, Jemappes, Mons, Saint-Ghislain et Quaregnon, valables au retour pour Tertre ou Baudour;

par Bruxelles-Nord et Malines, de billets aller et retour pour Anvers (Est ou Sud).

Les personnes arrivant à Bruxelles-Nord par le train n° 190, — qui ne fait plus arrêt depuis Ath, — avec des billets pour Bruxelles (Midi), ne sont plus astreintes au paiement que pour le parcours de Forest-Midi à Bruxelles-Nord seulement.

Les billets « retour » pour Gand-Sud utilisés aux trains qui vont directement à Gand-Saint-Pierre, sans entrer à Gand-Sud, ne sont considérés comme sans valeur qu'à partir de Ledberg seulement.

Les billets « retour » pour Gand-Saint-Pierre, utilisés aux trains express venant de la direction de Bruges et ne faisant pas arrêt avant Gand-Sud, ne sont considérés comme sans valeur qu'à partir de Gand-Saint-Pierre seulement.

b. *Services mixtes.*

Délivrance d'abonnements scolaires valables pour Liège-Guillemins et Liège-Longdoz.

Publication de deux suppléments au tarif mixte général — fascicule I — pour mettre les conditions réglementaires en harmonie avec celles du service intérieur.

Extension et modifications aux relations avec les stations du chemin de fer Grand-Central-Belge.

Application des taxes du barème de l'État dans les relations avec la Flandre-Occidentale.

Extension et modifications aux relations avec les stations du chemin de fer Nord-Belge.

c. Services internationaux.

Mise en distribution de billets de 3^e classe entre Londres, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord, viâ Calais.

Autorisation de rembourser certaines taxes perçues en conformité des tarifs internationaux, lorsque les parcours pour lesquels elles ont été encaissées n'ont pas été effectués.

Modifications aux tarifs avec les chemins de fer du Nord-Français ;

— — — de l'Est-Français et de l'Alsace-Lorraine.

— — avec Douvres et Londres.

Revision du tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, les stations du Grand-Central-Belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanôvre, Cologne [rives gauche et droite du Rhin] et Magdebourg), de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part.

Publication d'un tarif spécial provisoire entre diverses stations de l'État-Belge et Scheveningue, viâ Esschen.

Extension aux relations directes avec la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État-Néerlandais et celle du chemin de fer Hollandais des dispositions applicables, en service intérieur de l'État, à la location de compartiments du matériel ordinaire.

Revision du tarif spécial des émigrants.

Revision du tarif entre la Belgique, l'Angleterre et les Pays-Bas, d'une part, et les stations des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, d'autre part, viâ Benonchamps, Gouvy et Sterpenich.

Supplément au tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, les stations du Grand-Central-Belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanôvre, Cologne, — rives gauche et droite du Rhin — et Magdebourg), de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part.

Revision du tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'État de Bavière, du Buschtehrad, Autrichien, Hongrois, Roumain et Orientaux, d'autre part, viâ l'Allemagne du Centre, viâ l'Allemagne du Sud et viâ l'Arlberg.

Revision du tarif entre les stations du chemin de fer du Nord-Français, d'une part, et les stations des chemins de fer de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanôvre, Cologne, — rives gauche et droite du Rhin — et Magdebourg), de l'État-Saxon, du Louis de Hesse et du Lubeck-Bücken, d'autre part, viâ Bleyberg et Herbesthal.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Autorisation donnée à l'Agence des « Voyages économiques », à Paris, de vendre des billets pour de nouveaux parcours en Belgique.

Revision du fascicule II du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits (voyages combinables).

Autorisation donnée à l'Agence Carl Stangen, 10, Mohren strasse, à Berlin, de délivrer des billets pour des parours en Belgique.

Tarification de nouveaux parours combinables.

Extension des voyages circulaires à itinéraires fixes.

§ 3. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les nouvelles conditions réglementaires mises en vigueur le 1^{er} septembre 1891, ensuite de la loi du 28 août 1891 (portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport), ont subi successivement les modifications et améliorations commandées par l'expérience et les nécessités du commerce et de l'industrie.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} février. Classification : 1^o de l'*algarobilla*, à la 3^e classe ; 2^o du *coke* ou *charbon de cornue*, à la 4^e classe ; 3^o des *piles sèches galvaniques en caisses*, à la 2^e classe ; 4^o du *pyrolignite de plomb*, à la 2^e classe.
- 16 mars. Classification du *sulfate de baryte teinté*, à la 2^e classe.
- 1^{er} mai. Classification : 1^o du *chlorure de magnésium*, à la 3^e classe ; 2^o des *déchets de marbre*, à la 4^e classe ; 3^o des *lames de fer-rasses*, à la 3^e classe ; 4^o des *plaques en carton plâtré*, à la 3^e classe.
- 1^{er} septembre. Classification : 1^o de la *cryolithe*, à la 3^e classe ; 2^o des *fournages verts*, à la 3^e classe.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} — *Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :*
Ce tarif spécial est rendu applicable aux *terres réfractaires*.
- 1^{er} mai. *Tarif spécial n° 3 d'exportation maritime :*
Ce tarif spécial est rendu applicable aux *déchets de marbre*.
- 1^{er} septembre. Ce tarif spécial est rendu applicable aux *superphosphates de chaux*.
- 1^{er} février. *Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :*
Est étendu aux *piles sèches galvaniques*.
- 19 juin. Création d'un *tarif exceptionnel provisoire n° 6*, applicable aux transports de *combustibles effectués des gares charbonnières belges à destination de certaines stations du nord du pays*.

1 ^{er} septembre.	Création d'un <i>tarif spécial n° 6^{bis} en faveur des transports de verreries et verres à vitres à exporter par navires de mer.</i>	
	<i>Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :</i>	
1 ^{er} —	Extension à l'acétate de chaux.	
	<i>Tarif spécial n° 7^{bis} d'exportation maritime :</i>	
1 ^{er} —	Création d'un nouveau <i>tarif pour le transport de certains produits métallurgiques à exporter par mer.</i>	
	<i>Tarif spécial n° 10 .</i>	
1 ^{er} octobre.	Extension aux expéditions de matériel et objets destinés aux installations des concours et expositions.	
	<i>Tarif spécial n° 11, applicable aux transports de fontes brutes, mitrailles d'acier, de fer et de fonte dans certaines relations :</i>	
1 ^{er} —	Extension aux stations de La Louvière, Thuin-Hourpes et Grivegnée-Kinkempoix.	
	<i>Tarif spécial n° 12 pour le transport des minerais, pyrites, etc :</i>	
1 ^{er} septembre.	Réduction des prix de ce tarif spécial.	
	<i>Tarif spécial n° 13 pour les transports de charbons anthraciteux de la Basse-Sambre et du bassin de Liège vers les stations de la vallée de la Meuse :</i>	
1 ^{er} —	Extension aux stations de Vieux-Campinaire (puits du Marquis), Ransart, Amay et Liège-Vivegnis (Gérard-Cloes).	
	<i>Tarif spécial n° 14 applicable aux combustibles expédiés des stations charbonnières belges aux hauts fourneaux du Luxembourg :</i>	
1 ^{er} —	Réduction des prix de ce tarif spécial.	
	<i>Tarif spécial n° 15 applicable aux transports de charbon au départ de certaines gares et destinés à l'embarquement à Mons (bassin), Namur (Meuse), Jemappes (rivages) et Warquignies (rivage de Saint-Ghislain) :</i>	
15 juillet.	Extension à la station de Vieux-Campinaire (puits du Marquis).	
	<i>Tarif spécial n° 16 applicable aux expéditions de charbon effectuées de certaines gares charbonnières vers les stations des chemins de fer de Hainaut-Flandre et de Gand à Terneuzen :</i>	
1 ^{er} mai.	Extension à la station de Gand-Saint-Pierre (1).	
15 juillet.	—	de Berchem-lez-Audenarde.
1 ^{er} septembre.	—	de Melden.
	<i>Tarif spécial n° 22 pour le transport du brai (goudron) minéral à l'importation maritime :</i>	
1 ^{er} —	Extensions successives aux stations de Beyne-Homvent, Mariemont et Docherie (charbonnage d'Amercœur).	
	<i>Tarif spécial n° 24 pour le transport de planchettes desti-</i>	

nées à la confection de caisses d'emballage, à l'importation maritime :

1^{er} septembre. Extensions successives aux stations de Vaux-sous-Chèvremont, Auvelois, Jemeppe-sur-Sambre et Lodelinsart (verreries des Hamendes).

Tarif spécial n° 33 pour le transport de sable par quantité minimum de 50 tonnes :

1^{er} — Extension aux relations du service commun avec le chemin de fer Grand-Central-Belge.

b. Services internationaux et de transit.

Conditions réglementaires.

Service Belge-Rhénan-Westphalien.

1^{er} janvier. Revision du paragraphe 6 des conditions d'application du tarif exceptionnel n° 5.

1^{er} août. Modifications aux dispositions spéciales concernant l'acceptation des marchandises.

Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands.

1^{er} avril. Modifications :

1^o à l'article 2 et à son annexe, en ce qui concerne les objets exclus du transport ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions ;

2^o à l'article 5, concernant les prescriptions de douane et d'octroi pour les colis contenant des marchandises de diverses natures.

1^{er} juin. Modifications :

1^o à l'article 2 et à son annexe, en ce qui concerne les objets exclus du transport ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions ;

2^o à l'article 22, concernant les indemnités à payer en cas de perte ou d'avaries.

15 septembre. Modifications :

1^o à l'article 1^{er}, en ce qui concerne l'acceptation des marchandises et le conditionnement des colis ;

2^o à l'article 2 et à son annexe, concernant les objets exclus du transport ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions ;

3^o aux prescriptions générales concernant l'application des tarifs directs ;

4^o à la nomenclature des marchandises encombrantes et des marchandises rangées dans les tarifs spéciaux et exceptionnels et qui sont à transporter en wagons fermés ou bâchés.

Service Belge-Allemand.

1^{er} août. Modifications aux dispositions spéciales relatives à l'acceptation des marchandises.

- Service Franco-Belge-Nord.*
 1^{er} juillet. L'article 19 a été complété par l'indication des taxes applicables, sur le parcours belge, aux transports de certains produits explosifs.
- Service Franco-Belge-Anzin.*
 1^{er} — L'article 18 a été complété par l'indication des taxes applicables, sur le parcours belge, au transport de certains produits explosifs.
- Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) :*
 1^{er} — Modification des articles 3, 8 et 9, en ce qui concerne le transport de certains produits explosifs.

Classification générale des marchandises.

- Service Belge-Néerlandais :*
 1^{er} février. Classification : 1^o de l'acide carbonique liquide, du sulfite de soude cristallisé, des plantes vivantes, des arbres et arbustes vivants, à la 2^e section ; 2^o des blends grillées, minerais de fer grillés, résidus de pyrites, scories de forge (crasses de fer), scories phosphatées, au tarif spécial n° 2 ; 3^o des câbles en acier, du colcothar (peroxyde de fer), des croûtes de sel, de la fonte pour ornements, du granit taillé, des parquets hydrofuges, à la 3^e section ; 4^o des cornières en fer, de la dolomie et des marcs de soude, à la 4^e section.
- 1^{er} juillet. Classification : 1^o de la cryolithe, des déchets de cuivre, de la mitraille de cuivre et des plaques en carton-plâtre, à la 3^e section ; 2^o de l'huile minérale à graisser, d'origine russe, à la 3^e section et au tarif spécial n° XX.
- 1^{er} septembre. Classification des fibres et des déchets de fibres de noix de coco, à la 2^e section.
- 1^{er} février. Déclassement : 1^o de l'asphalte, de la 2^e à la 3^e section ; 2^o des carreaux en ciment, carreaux en grès céramique, carreaux en terre cuite, chiffons, dalles en ciment, en grès céramique et en terre cuite, déchets d'étoupes, drilles et eau de tan, de la 3^e à la 4^e section ; 3^o du coalthar (goudron de houille), de la 4^e section au tarif spécial n° I ; 4^o du ciment, de la 4^e section au tarif spécial n° II.
- Services Anglo-Belge viâ Anvers-Harwich et viâ Anvers-Grimsby.*
 1^{er} octobre. Classification : 1^o des rotins, à la 3^e section ; 2^o du beurre en barils, caisses, etc., au tarif spécial n° 1 ; 3^o du savon non parfumé, à la 4^e section.
- Service Belge-Rhénan-Westphalien :*
 1^{er} janvier. Admission du son au tarif exceptionnel n° 5.
 1^{er} juin. Admission des fruits frais à pépins ou à noyaux (y compris les noix fraîches) aux prix directs de la classe A² (par

- wagon de 5,000 kilogrammes) et du tarif spécial I (par wagon de 10,000 kilogrammes) pendant la période du 1^{er} juin au 31 décembre 1892, de ou vers des gares allemandes.
- 1^{er} août. Admission au tarif exceptionnel 5 des *déchets de riz*, des *graines oléagineuses* et des *sels pour engrais*.
Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands :
- 15 septembre. Modifications à la classification de quelques articles.
- 15 — Extension du tarif à diverses marchandises.
Service Belge-Allemand :
- 1^{er} août. Admission : 1^o au tarif exceptionnel n° 5, des *déchets de riz*, des *graines oléagineuses* et des *sels pour engrais* ; 2^o au tarif exceptionnel n° 6 (*Bois*), des *bondons en bois*, de la *pâte de paille* et de la *pâte de bois (lissée)* pour la fabrication du papier ou du carton.
Service Franco-Belge-Allemand-Russe :
- 1^{er} avril. } Modification de la classification, applicable sur les parcours
1^{er} octobre. } russes, de certains articles.
- Tarifs en général.**
- Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :*
Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- Service Belge-Prince-Henri :*
Extension du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du chemin de fer Prince-Henri.
- Service Belge-Rhénan-Westphalien :*
- 1^{er} janvier. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 1^{er} août. Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes et à une nouvelle station belge.
- 1^{er} octobre. Extension du tarif à une nouvelle station allemande.
Service Belge-Allemand :
- 10 juillet. Extension du tarif à une nouvelle station allemande.
- 1^{er} août. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
Service Belge-Berg-Marche :
- 1^{er} mai. Extension à deux nouvelles stations belges du tarif pour le transport des locomotives, tenders et autre matériel roulant de chemin de fer, ainsi que du tarif pour le transport des animaux vivants.
Service Franco-Allemand :
- 1^{er} avril. Mise en vigueur de nouveaux prix pour les transports à grande vitesse.
Tarifs internationaux pour le transport de colis dits « petits paquets » :
- 2 mars. Mise en vigueur de nouveaux prix applicables aux transports

- de colis (dits « *petits paquets* ») dans les relations avec le Danemark, la Suède et l'Islande.
- 5 mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif applicable aux transports de colis (dits « *petits paquets* ») dans les relations avec l'Italie, en transit par la Suisse.
- Tarif de l'Union postale universelle :*
- 2 juillet. Extension du tarif de l'Union postale universelle aux pays ci-après : colonie de l'Erythrée (Massouah, Assab, Asmara et Keren), Zouloulouland, Corée et Nouvelles-Hébrides.
- Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) :*
- 1^{er} septembre. Revision des fascicules II et IV du tarif Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale).
- Service Belge-Italien.*
- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un tarif applicable aux transports de *certaines marchandises* expédiées en petite vitesse par charges complètes, via le Mont-Cénis.
- Service Anglo-Italien.*
- 15 — Mise en vigueur d'un tarif applicable aux transports de marchandises à grande vitesse, via Anvers-Bâle et le Gothard.
- Service Belge-Austro-Hongrois.*
- 15 juillet. Mise en vigueur de nouveaux prix (réduits) entre les stations-ports de mer belges et Terneuzen, d'une part, et certaines stations autrichiennes, d'autre part.
- Service Belge-Bavarois.*
- 1^{er} septembre. Modification des taxes applicables de et vers certaines stations belges et certaines stations bavaoises, et extension du tarif à de nouvelles stations belges.
- 15 novembre. Extension du tarif à une nouvelle station bavaoise.

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

- Service spécial néerlandais :*
- Tarif spécial n° IV pour le transport du *lin en tige* :
- Extensions successives des prix de ce tarif aux stations belges de Desselghem, Neerpelt et Vive-Saint-Éloi.
- Tarif spécial n° 12 pour le transport de *fromages secs* :
- 1^{er} février. Extension à la station de Bruxelles (Entrepôt).
- Tarif spécial n° XIX pour les transports de *houille* par 100,000 kilogrammes, des stations charbonnières belges vers Amsterdam, Dordrecht, Flessingue, IJelder, Middelbourg et Rotterdam, destinés à l'exportation vers les pays d'outre-mer :
- 1^{er} — Création du tarif.
- Tarif spécial n° XIV pour le transport de *harengs salés* :
- 1^{er} juillet. Extension à la station de Verviers.
- Tarif spécial n° XX pour le transport de pétrole de Russie, d'Anvers à Oldenzaal :
- 1^{er} — Création du tarif.

- Service Belge-Rhénan-Westphalien.*
- 1^{er} janvier. Extension :
 1^o des tarifs exceptionnels nos 6, 7, 8, 9, 13, 14, 16, 17 et 20 à de nouvelles stations allemandes ;
 2^o du tarif exceptionnel n° 7 à de nouvelles stations belges.
- 1^{er} avril. Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* :
 a) de la Belgique vers l'Allemagne ;
 b) de l'Allemagne vers la Belgique, en remplacement des tarifs similaires des 1^{er} février 1890 et 1^{er} octobre 1888.
- 1^{er} août. Extension du tarif exceptionnel n° 6 à une nouvelle station allemande.
- 1^{er} — Abaissement à 45,000 kilogrammes du minima de tonnage de 50,000 kilogrammes exigé pour obtenir l'application des prix du tarif exceptionnel n° 11 pour le transport de *sable*.
- 13 septembre. Extension du tarif exceptionnel n° 9 à une nouvelle station allemande.
- Service Belge-Allemand.*
- 1^{er} août. Mise en vigueur :
 1^o d'un nouveau tarif exceptionnel n° 17 pour le *transport de phosphates minéraux pour engrais* ;
 2^o d'un nouveau tarif exceptionnel n° 18 pour le transport de l'acide sulfurique en wagons-citernes.
- 1^{er} — Abaissement à 45 et 90 tonnes des minima de tonnage de 50 et de 100 tonnes exigés pour l'obtention des prix de la 2^e et de la 5^e catégorie du tarif exceptionnel n° 7.
- 1^{er} — Extension :
 1^o des tarifs exceptionnels nos 6 et 8 à une nouvelle gare allemande ;
 2^o du tarif exceptionnel n° 6^{bis} à de nouvelles gares belges.
- Service Franco-Allemand.*
- 15 — Mise en vigueur de nouveaux prix exceptionnels pour le transport à grande vitesse de Paris à Aix-la-Chapelle et Cologne, et réciproquement, des marchandises ci-après, par wagons complets :
Beurre, beurrine, margarine, gibier mort, volailles mortes, fromages et fruits secs, fruits et légumes frais.
- Service Belge-Sud-Ouest-Allemand.*
- Extension des tarifs exceptionnels des *houilles, cokes, etc.*, Belges-Sud-Ouest-Allemands à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 1^{er} janvier Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *scories phosphatées (brutes ou moulues)* de certaines stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen.
- 24 février. Introduction d'Oberlauchringen dans le tarif exceptionnel

n° 9 pour le transport du *coton brut* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen et les stations du chemin de fer de l'État de Bade.

15 avril. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celles du chemin de fer du Palatinat.

15 juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celle du chemin de fer Louis de Hesse.

15 — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celles des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort-sur-Main.

15 juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, entre les stations belges et celles du chemin de fer Main-Neckar.

1^{er} septembre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *scories phosphatées (brutes ou moulues)*, de certaines stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine en destination de la Belgique.

1^{er} — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *minerais et pyrites de fer* ainsi que des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs* entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine.

Service Belge-Prince-Henri.

Extension des tarifs exceptionnels des *houilles, cokes, etc.*, à de nouvelles stations de chemins de fer belges et du chemin de fer Prince-Henri.

1^{er} — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *minerais et pyrites de fer*, ainsi que des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs* entre les stations belges et celles du chemin de fer Prince-Henri.

Service Néerlandais-Prince-Henri.

1^{er} janvier. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises en grande vitesse et en petite vitesse par charges incomplètes et d'un tarif spécial pour le transport des *pierres et de la chaux* entre les stations du chemin de fer Prince-Henri, d'une part, et certaines stations des chemins de fer néerlandais et de Liège à Maestricht, d'autre part.

Service-Franco-Belge-Nord.

4 juillet. Introduction de « Le Vieux Campinaire (puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux*, au départ de la Belgique vers les gares de la Compagnie du Nord-Français.

- 1^{er} septembre. Extension au service Franco-Belge-Nord des prix prévus aux tarifs spéciaux nos 6^{bis} et 7^{bis} intérieur et mixtes pour les transports de *produits métallurgiques*, de *verreries* et de *verres à vitres*.
- 1^{er} — Extension au service Franco-Belge-Nord des prix du tarif spécial n° 12 intérieur et mixte pour les transports de *blende*, *calamine*, *castine*, *dolomie*, *minerais de fer*, *minerais de plomb*, *minerais non dénommés* (*minerais d'argent*, etc.), *pyrites de fer*, *pyrites grillées*, *résidus de pyrites*, *scories de forges* et de *laminaires*.
- Service Franco-Belge-Anzin.
- 1^{er} — Introduction de « Le Vieux Campinaire (Puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux*, au départ de la Belgique vers les gares de la Compagnie d'Anzin.
- 1^{er} septembre. Extension au service Franco-Belge-Anzin des prix prévus aux tarifs spéciaux nos 6^{bis} et 7^{bis} intérieur et mixtes pour les transports de *produits métallurgiques*, de *verreries* et de *verres à vitres*.
- 1^{er} — Extension au service Franco-Belge-Anzin des prix prévus au tarif spécial n° 12 intérieur et mixte pour les transports de *blende*, *calamine*, *castine*, *dolomie*, *minerais de fer*, *minerais de plomb*, *minerais non dénommés* (*minerais d'argent*, etc.), *pyrites de fer*, *pyrites grillées*, *résidus de pyrites*, *scories de forges* et de *laminaires*.
- Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale.)
- 1^{er} — Introduction de « Le Vieux Campinaire (Puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux* au départ de la Belgique vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse, de la Vallée de la Töss et de l'Union-Suisse.
- 15 novembre. Application des prix du tarif exceptionnel n° 16 (fascicules III et V) aux marbres bruts en blocs.
- Service Belge-Suisse (Trafic avec les stations des chemins de fer du Central-Suisse, de la Vallée de l'Emme, du Jura-Neuchâtelois, du Jura-Simplon et du Gothard.)
- 15 août. Introduction de « Le Vieux Campinaire (Puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux* au départ de la Belgique vers les stations des chemins de fer du Central-Suisse, de la Vallée de l'Emme, du Jura-Neuchâtelois et du Jura-Simplon.
- 1^{er} septembre. Introduction de « Le Vieux Campinaire (Puits du Marquis des Houillères-Unies) » au tarif spécial pour le transport des *combustibles minéraux* au départ de la Belgique vers les stations du chemin de fer du Gothard.

- Service Belge-Bavarois.*
- 15 mars. Extension à deux stations belges du tarif exceptionnel Belge-Bavarois, applicable aux transports de *bois*.
- 15 juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel applicable aux transports de *houille*, etc.
- 1^{er} septembre. Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels applicables à *certaines marchandises*.
- Service Belge-Austro-Hongrois.*
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels à prix réduits, applicables à *certaines marchandises* du trafic de transit maritime entre les stations belges desservant des ports de mer et Terneuzen, d'une part, et les principales stations de l'Autriche-Hongrie, d'autre part.
- 1^{er} — Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels et extension de ceux qui existent, à diverses stations nouvelles.
- Service Belge-Italien.*
- 15 août. Extension à une nouvelle station belge du tarif exceptionnel pour *houille, coke*, etc.

B. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LES SERVICES DES TRAINS.

§ 1^{er}. TRAINS DE VOYAGEURS.

Des trains nouveaux destinés, soit à conduire les ouvriers le matin à leur travail, soit à les ramener chez eux à la fin de la journée, ont été organisés sur les sections de : Manage à Écaussines (sud), — Luttre à Manage, — Baulers à Fleurus, — Mettet à Ermeton-Furieux, — et Braine-le-Comte à Écaussines-Sud.

Le train n° 2,100, qui partait le matin de Châtelineau pour Sombreffe à 4 heures 5 et qui était fort peu utilisé à cette heure trop matinale, a été dirigé sur Namur à partir du 3 janvier 1892. Son départ a été fixé à 10 heures 10 du soir, ce qui a permis de donner satisfaction à de nombreuses demandes et d'augmenter les recettes.

Les relations de l'Italie et de la Suisse avec la ville de Liège ont été améliorées, depuis le 1^{er} mai, par la création de correspondances directes à Jemelle, permettant aux voyageurs, partant de Bâle à 9 heures 11 du soir et à 9 heures 20 du matin, d'arriver à Liège respectivement à 8 heures 19 du matin et à 8 heures 16 du soir, tandis qu'auparavant, ils ne pouvaient être rendus dans cette ville qu'à 10 heures 2 du matin et à 9 heures 29 du soir.

Une nouvelle correspondance a été établie, depuis le 1^{er} mai, entre Namur et la section de Jemelle à Arlon, par la création du train n° 782, partant de la première de ces stations à 5 heures 37 du matin et arrivant à Jemelle à 5 heures 12 en coïncidence avec le train n° 702, partant vers Arlon à 5 heures 43 du matin.

A dater de la même époque, et par suite de l'ouverture de la section d'Anhée-Jonction à Dinant, les trains de voyageurs qui circulaient entre Tamines et Anhée-Jonction et vice-versa ont été prolongés jusqu'à Dinant.

Depuis le 1^{er} juin, la création d'un train nouveau sur la ligne de Landen à

Gembloux a amélioré notablement les communications entre les localités desservies par la ligne précitée et Nivelles, leur chef-lieu d'arrondissement. Ce train part de Landen, sous le n° 1529, à 6 heures 48 du matin, et arrive à 7 heures 49 à Gembloux, où les voyageurs trouvent une correspondance permettant d'arriver à Nivelles, via Ottignies, à 9 heures 29 du matin.

A la même date, une nouvelle correspondance a été établie dans la matinée entre Liège et Paris, de commun accord avec la C^o du Nord-Français. Cette mesure permet aux voyageurs de Liège de partir à 5 heures 50 du matin et d'arriver à Paris à midi 33.

Pendant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre, les trains express n°s 140 et 147, partant respectivement de Bruxelles-Nord à 7 heures 16 du matin, et de Luxembourg à 3 heures 35 du soir, ont été dédoublés sur le parcours de Bruxelles-Nord à Arlon et vice-versa. Cette organisation a eu pour effet d'imprimer une marche plus régulière aux trains n°s 140 et 147 qui étaient fréquemment surchargés pendant les étés précédents, et elle a contribué à améliorer les relations internationales, par la Belgique, entre l'Angleterre, la Suisse et l'Italie.

Le service vers les stations balnéaires de notre littoral a été notablement amélioré pendant la période d'été, et il a répondu d'une manière très satisfaisante aux besoins du trafic.

C'est ainsi que, pour faire disparaître l'encombrement qui s'était produit les années précédentes dans la station de Bruges, par suite du transbordement des voyageurs de la ligne vers Heyst, des voitures directes pour Heyst ont été ajoutées aux trains de luxe n°s 127 et 128, partant respectivement de Bruxelles-Nord à 4 heures 33 du soir, et d'Ostende à 7 heures 13 du matin.

Dans le même but, des trains express ont été organisés entre Bruxelles-Nord et Heyst et vice-versa.

Un service de voitures directes pour les voyageurs de 3^e classe en service international a été établi par les trains 64 E. B. - 16 Nord - 152 E. B. - 16 et 18 Nord, et 5 Nord - 155 E. B. - 5^{bis} Nord - 73 E. B., partant respectivement d'Herbesthal pour Paris à minuit 49, et de Paris pour Herbesthal à 7 heures 30 du matin.

Afin d'améliorer les relations existant entre la Belgique et l'Angleterre, via Ostende, d'une part, et entre la Belgique, la France et l'Angleterre, via Calais, d'autre part, il a été créé un service de voitures directes pour les voyageurs de 3^e classe en service international :

1^o par les trains 11, 74/104 partant respectivement de Bruxelles-Nord pour Ostende à 5 heures 14 du soir, et d'Ostende pour Bruxelles-Nord à 3 heures 25 du matin ;

2^o par les trains 180 Nord - 182 E. B., 188 Nord - 186 E. B., partant de Calais pour Bruxelles à 1 heure 13 du matin et à midi 18, et par les trains 181 E. B. - 183 Nord, 185 E. B. - 193 Nord, partant de Bruxelles pour Calais à 7 heures 38 du matin et 8 heures 10 du soir.

Un voiture de 3^e classe a été ajoutée, pendant l'hiver, au train 74 entre Verviers et Ostende.

Auparavant, les voyageurs de 3^e classe, qui devaient partir de Verviers, Liège, Ans et Louvain par le train 76, respectivement à 3 heures 25, 4 heures 9,

4 heures 28 et 5 heures 38 du soir, ne pouvaient plus arriver à Ostende assez tôt pour atteindre le soir même la malle vers Douvres, ce qui leur est possible actuellement, en utilisant le train 74 qui précède de quelques minutes le train 76 entre Verviers et Louvain. En outre, les voyageurs de 3^e classe originaires des stations indiquées plus haut, qui se rendaient par le train 76 à Gand, à Bruges et à Ostende, partiront à peu près à la même heure par le train 74 et arriveront à destination environ 3 heures plus tôt.

Les voyageurs originaires de Bruxelles pour Jemelle et Arlon sont admis, pendant l'hiver, au train n° 146 partant à 6 heures 24 du soir pour Bâle.

Ils peuvent ainsi quitter Bruxelles une heure plus tard que lorsqu'ils étaient obligés d'utiliser le train précédent 144.

Lorsque, par suite de retard au train 75 partant de Bruxelles-Nord à 5 heures 53 du soir, il n'était plus possible d'atteindre à Herbesthal la correspondance du train 11 allemand, partant à 9 heures 52 du soir, les voyageurs en destination de l'Allemagne ne pouvaient continuer leur voyage, au départ de Verviers, qu'à 2 heures 3 du matin.

Pour remédier à cet inconvénient, il a été entendu avec la Direction Royale « Rive gauche du Rhin » qu'en cas de correspondance manquée avec le train allemand, le train 75 continuerait, en train spécial, directement jusqu'à Cologne.

Lorsque le train international 4 allemand, partant de Cologne à 8 heures 50 du matin ne pouvait arriver à Verviers qu'avec plus de 20 minutes de retard, le train belge correspondant était expédié de Verviers à son heure obligée, sans la correspondance. Il en résultait que la voiture-poste venant d'Herbesthal et les voyageurs arrivant d'Allemagne devaient attendre à Verviers le train suivant. D'accord avec l'administration du chemin de fer « Rive gauche du Rhin, » à Cologne, un train spécial organisé aux frais de cette administration conduira, à l'avenir, en pareil cas, de Verviers à Bruxelles, la voiture-poste et la correspondance d'Allemagne.

Lorsque la malle quittant Douvres à 10 heures 13 du soir arrivait à Ostende avec un retard trop considérable pour que le train n° 104 pût être expédié à 4 heures 8 au plus tard, le train facultatif n° 83, partant d'Ostende (quai) à 4 heures 23 du matin et transportant la correspondance d'Allemagne, était mis en marche entre Ostende et Louvain, via Termonde, pour autant qu'il pût être expédié à 4 heures 34 du matin, délai extrême. Il s'en suivait que la correspondance de l'Angleterre pour l'Allemagne était manquée chaque fois qu'elle n'arrivait pas à Ostende en temps utile pour pouvoir être réexpédiée à 4 heures 34 du matin, au plus tard. Il a été constaté que la susdite correspondance serait encore assurée chaque fois qu'elle pourrait être réexpédiée d'Ostende (quai) à 4 heures 53 au plus tard, si, au lieu de la remettre à Louvain au train n° 67, on la faisait suivre jusqu'à Herbesthal par le train n° 85 prolongé sur le parcours de Louvain à Herbesthal. — Cette modification à l'itinéraire du train n° 83 a été réalisée. La correspondance de l'Angleterre pour l'Allemagne est ainsi assurée dans de meilleures conditions qu'auparavant.

Le train n° 187 partant de Bruxelles à 10 heures 33 du matin en correspondance avec Calais, continue en train spécial sur le parcours de Tournai à Lille, chaque fois qu'il ne peut arriver à temps dans la première de ces stations pour

remettre la correspondance, dans les conditions normales, au train du Nord. — Une trop longue attente à Tournai est ainsi épargnée, dans l'occurrence, aux voyageurs pour au delà de la frontière.

La convention avec le chemin de fer de la Flandre Occidentale, pour la circulation de voitures directes entre Bruxelles-Poperinghe-Hazebroeck, a été dénoncée. Cette dénonciation a eu pour effet de faire cesser la circulation, dans les trains de l'État, des voitures de la Flandre Occidentale non appropriées au frein Westinghouse, et d'assurer plus complètement la sécurité du service de ces trains.

Les trains à vide exclusivement composés de matériel à voyageurs seront dorénavant assimilés aux trains de marchandises, au point de vue des conditions de charge et de remorque, sous la réserve que lorsqu'il sera fait usage d'une machine d'allège, celle-ci ne pourra pas être placée en queue du train. Les trains composés de matériel à voyageurs à vide pourront ainsi comprendre plus de véhicules, ce qui permettra de réduire le nombre de convois.

Dans les trains lourds assimilés aux trains légers, le véhicule de choc devait être rétabli entre le moteur et les voitures lorsque la composition du train dépassait 5 véhicules. Ces trains ont été mis sur le même pied que les trains légers lesquels ne doivent avoir obligatoirement un véhicule de choc que lorsqu'il entre plus de 7 véhicules dans leur composition.

Les véhicules qui étaient dépourvus d'un porte-lanterne à poste fixe ont été munis d'un support auquel on peut adapter un porte-lanterne amovible. Les stations de formation de trains ont été pourvues d'un certain nombre de porte-lanternes amovibles.

Ces dispositions ont pour effet de mettre les services d'exécution en mesure de placer toujours la lanterne de sûreté sur le dernier véhicule du train, conformément aux prescriptions réglementaires.

Indépendamment des 16 voitures de luxe, construites spécialement pour le service international, l'Administration a mis en service, en 1892, 15 voitures mixtes de grande capacité, munies de water-closet. Ces voitures sont également utilisées dans les trains internationaux.

Les stations de Blankenberghe, Heyst et Nieuport (Bains) ont été pourvues de tableaux destinés à annoncer au public les retards de plus de 30 minutes, leurs causes et, le cas échéant, leurs conséquences.

De nouvelles séries de billets-suppléments destinés à desservir les relations en wagons-lits ont été créées pour le parcours de :

Calais-Verviers;	Blandain-Cologne;
Paris-Verviers.	Charleroy-Cologne.

Ces nouveaux suppléments ont pour but d'éviter aux voyageurs l'obligation de payer à la Compagnie des wagons-lits une part de taxe afférente à des parcours que ces voyageurs n'effectuent pas. Exemple : Un voyageur prenant place à Charleroy dans un wagon-lits pour Cologne devait anciennement payer la taxe afférente au parcours non effectué par lui de Paris à Charleroy, soit 15 francs. Actuellement, le même voyageur ne doit plus payer que 8 francs, prix du supplément Charleroy-Cologne.

Les wagons-lits entrant dans la composition des trains de Bruxelles à Calais

partant de Bruxelles à 7 heures 38 du matin et à 2 heures 23 du soir, effectuent leurs parcours pendant le jour, c'est-à-dire à un moment peu propice. En vue d'arriver à les utiliser plus complètement, la Compagnie des wagons-lits a été autorisée à créer spécialement pour ces services des billets-suppléments à prix réduits.

L'heure du méridien de Greenwich a été introduite, à partir du 1^{er} mai, dans tous les services ressortissant aux Administrations des Chemins de fer, des Postes, des Télégraphes et de la Marine.

Pour compléter l'organisation du service du contrôle des billets de voyageurs et empêcher les fraudes, les gardes-salles d'attente ont été pourvus de pinces au moyen desquelles ils perforent les coupons et impriment sur ceux-ci la date du jour ainsi qu'une marque spéciale permettant de découvrir l'agent qui a effectué cette opération.

Les gardes des trains ont aussi été munis de pinces analogues, de même que les employés chargés de la distribution des billets par les guichets établis à l'intérieur de certaines stations. En outre, tous les agents préposés à la vérification des billets à l'entrée ou à la sortie des voyageurs, ont été mis en possession d'un manuel contenant toutes les instructions sur la matière.

Le système de récolement des coupons à la sortie a été étendu aux stations de Grammene, Aerseele, Thielt et Ypres exploitées en commun par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et par l'État-Belge.

Dans le but de prévenir les abus commis par certains voyageurs qui déplaçaient les plaques mobiles servant à désigner les compartiments réservés aux dames, pour pouvoir prendre place dans ces compartiments, les susdites plaques ont été remplacées par des étiquettes gommées. Des étiquettes de ce genre servent aussi à indiquer les compartiments réservés aux chasseurs et aux personnes qui ne fument pas.

La réorganisation du service de secours aux blessés a été continuée. Dans tous les trains affectés au transport des voyageurs, dans tous les ateliers, stations, haltes et points d'arrêt ont été placées des boîtes de secours composées selon les exigences de la chirurgie moderne.

La réserve de ces boîtes a été constituée de façon à permettre de toujours remplacer immédiatement, dans les stations importantes, celles qui sont envoyées en ravitaillement et d'en pourvoir les trains spéciaux. Sur plusieurs groupes, cette réserve permet aussi de remplacer, dans les mêmes circonstances, les boîtes de secours des stations secondaires, des haltes et des points d'arrêt. La mesure sera progressivement étendue à tous les groupes.

Des dispositions spéciales ont été prises pour garantir contre les tentatives de vols, les valeurs à transporter par chemin de fer et qui doivent séjourner momentanément dans les gares.

Une convention a été conclue avec le Département de la Guerre, pour déterminer les conditions dans lesquelles la coopération des militaires au service des chemins de fer de l'État peut être accordée, en cas d'événements graves ou exceptionnels, tels que : inondations, éboulements, abondance de neiges, refus de service, réjouissances publiques, cérémonies officielles, etc.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Parmi les modifications importantes apportées dans le service des trains de marchandises, il y a lieu de citer tout particulièrement :

1° la suppression de l'arrêt à Namur de tous les trains de marchandises de la ligne de Charleroi vers celle d'Arlon et inversement, et le transfert de Namur à Ronet, du point de départ et de destination d'un certain nombre de trains de la dite ligne de Charleroi.

Ces mesures ont eu pour effet de dégager sensiblement la station de Namur et de permettre à l'Administration de tirer un meilleur parti des installations de la station de Ronet ;

2° l'établissement de correspondances plus directes et plus rapides entre certains trains de messageries et de transbordement, afin de permettre l'arrivée à destination des marchandises de grande vitesse dans les nouveaux délais réglementaires de transport.

Le travail entrepris depuis quelques années dans l'intérêt du repos dominical du personnel a reçu de nouvelles extensions en 1892.

C'est ainsi que le nombre des trains de marchandises supprimés le dimanche — qui était en 1891 de 1,442 trains (45,858 trains-kilomètres) sur 1,621 trains (56,920 trains-kilomètres), s'est élevé en 1892, pendant la période la moins active des transports, c'est-à-dire du 1^{er} mars au 15 septembre, à 1,504 trains (47,602 trains-kilomètres) sur 1,659 trains (56,885 trains-kilomètres).

Les mesures prises l'année dernière en vue de protéger le petit bétail contre les actes de cruauté dont il était parfois victime ont encore été étendues.

L'acceptation des veaux, chèvres, cochons et moutons emballés dans des sacs a été interdite et, sauf le cas où ces animaux peuvent être transportés à l'état libre, ils ne sont plus acceptés que dans des caisses ou paniers à claire-voie.

Le chargement et le déchargement du bétail en destination ou en provenance de l'agglomération bruxelloise ont été concentrés dans les stations de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Ouest et dans la gare privée de Cureghem-Anderlecht.

Les animaux des espèces bovine, ovine et porcine destinés à être déchargés dans l'agglomération bruxelloise ne peuvent donc plus être acceptés au transport que pour ces trois gares ; de même, le bétail provenant des marchés de la Capitale ne peut plus, pour être expédié par chemin de fer, être chargé que dans l'enceinte des marchés et abattoirs de Cureghem-Anderlecht, ainsi que dans les stations de Bruxelles-Ouest et de Bruxelles-Midi.

Le beurre frais expédié aux prix et conditions du tarif n° 2 en service intérieur de l'État et en services mixtes, a été admis au transport par tous les trains de voyageurs (les trains express et les trains-tramways exceptés) et pour toutes les destinations, pendant la période des fortes chaleurs (de mai à septembre inclus).

Les prescriptions relatives au transport par trains de voyageurs des abeilles et de leurs convoyeurs ont été étendues aux relations en services mixtes. Sur les lignes des chemins de fer belges en relations, les abeilles, taxées au prix du tarif n° 2, sont donc transportées par les trains de voyageurs chaque fois que, étant

donnée l'organisation du service des trains de marchandises sur les lignes à parcourir, cette mesure s'impose pour soustraire les abeilles à l'influence des fortes chaleurs.

Les industriels-propriétaires de serres pour la culture intensive du raisin, des tomates et autres fruits et légumes fins ont été admis, — comme les cultivateurs et les campagnards se rendant aux marchés, — à bénéficier du transport gratuit des produits qu'ils emportent avec eux dans les trains de voyageurs.

Le minimum de poids exigé pour la formation d'un wagon réputé complet a été élevé de 1,800 à 2,000 kilogrammes. Cette mesure a clôturé la série de celles qui ont été prises depuis 1887 dans le but d'arriver à une utilisation plus parfaite du matériel de transport.

Les heures d'ouverture et de fermeture des bureaux pour l'acceptation des marchandises avaient été fixées comme suit, lors de l'adoption de l'heure du méridien de Greenwich :

Du 1^{er} avril au 30 septembre, de 5 heures 45 matin, à 6 heures 45 soir.

Du 1^{er} octobre au 31 mars, de 6 — 45 — —

Dans un but de simplification, elles ont été modifiées, savoir :

Du 1^{er} avril au 30 septembre, de 6 heures matin, à 7 heures soir

Du 1^{er} octobre au 31 mars, de 7 — — —

Des mesures ont été prises en vue de permettre aux agents commissionnés par le Gouvernement pour la recherche des infractions aux lois et règlements relatifs à la falsification des denrées alimentaires, d'accomplir leur mission dans les gares et dépendances du chemin de fer.

C. Améliorations et innovations apportées dans le service du matériel.

Afin d'épargner aux expéditeurs des courses inutiles, il a été mis en usage un formulaire spécial pour les aviser de la mise à leur disposition du matériel demandé.

Dans le but de faciliter l'arrimage, dans les wagons fermés, des colis qui ne peuvent pas être suffisamment calés par la base, l'Administration a prescrit de munir d'anneaux les parois de ces véhicules.

Quatre wagons ont été appropriés au transport de glace (eau congelée), au départ d'Ostende.

Le nombre de wagons plats appropriés au transport des marbres et pierres en tranches ayant été reconnu insuffisant, a été porté de 13 à 17.

L'effectif des wagons plats de 25 tonnes a également été augmenté de 10 véhicules, à l'effet de mettre cet effectif qui ne se composait que de 5 wagons, en rapport avec le besoin du trafic.

De vieux wagons ont été spécialement affectés, dans les principales gares du réseau, à l'enlèvement des détritiques et balayures provenant du nettoyage de ces gares.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;

2. Accidents aux personnes, dus aux déraillements et aux collisions :
 5. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements et collisions.

§ 1^{er}. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1880 à 1892.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1880	124	21,8	121,442	234	11,5	68,435	358	7,5	86,808	34	28	56
1881	123	23,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,232	184	16,2	104,212	269	11,1	138,544	26	20	39
1883	62	49,1	274,332	125	21,4	152,827	187	16,3	193,058	20	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	230,803	151	20,5	230,072	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	251,750	27	26	31
1892	44	73,8	524,978	101	32,1	171,431	145	22,4	278,721	17	76	37
Moyennes des treize années . .	61	61,1	389,428	121	29,6	164,575	176	19,6	228,202	22	35	33

Des 145 déraillements et collisions constatés en 1892, 44 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 101 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 145 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 278,714 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880.

On voit au tableau qui précède que, depuis 1880, l'amélioration est notable.

Cette amélioration doit être attribuée à l'installation, de plus en plus étendue, des appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains.

L'annexe XXVI indique en détail les causes des 145 collisions et déraillements survenus en 1892. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1892.

Causes des collisions et déraillements. — Nombre de fois qu'elles ont été constatées.

C : Collision.
D : Déraillement.

§ 2. ACCIDENTS DE PERSONNES ATTRIBUABLES AUX DÉRAILLEMENTS ET
AUX COLLISIONS DE TRAINS.

Des 145 déraillements et collisions de trains, constatés en 1892, 17 seulement ont fait des victimes, savoir, annexe XXVI.

		1892.	1891.	Moyennes des 13 dernières années.
Voyageurs . . .	Tués	2	»	1
	Blessés	18	7	15
	Contusionnés	56	19	19
	Totaux.	76	26	55
Agents de l'Admi- nistration. . .	Tués	»	1	1
	Blessés	15	16	15
	Contusionnés	22	14	17
	Totaux.	37	31	31
Ensemble.		113	57	66

§ 3. ACCIDENTS AUX PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES DÉRAILLEMENTS
OU COLLISIONS DE TRAINS (ANNEXE XXVII).

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence*, sont :

	1892	1891.	Moyennes des 13 dernières années.
Tués	4	12	7
Blessés.	54	46	53
Contusionnés.	19	13	16
Totaux.	57	71	56

Sur ces 57 voyageurs atteints en 1892, 25 ont été pris en sautant de trains en marche, 3 en circulant dans les stations, 19 lors de la fermeture des portières et 10 dans d'autres circonstances.

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte :

	1892.	1891.	Moyennes des 13 dernières années.
Tuées.	50	55	55
Blessées	25	42	39
Contusionnées	7	5	7
Totaux.	82	102	101

Sur les 50 tués, 29 se sont suicidés, 4 ont été atteints en circulant sur la voie, 13 en franchissant les lignes en dehors des stations, et 4 en les traversant dans les gares.

C. Les agents de l'Administration, victimes d'accidents, s'élèvent au nombre de :

	1892.	1891.	Moyenne des 13 dernières années.
Tués	48	63	74
Blessés	553	538	530
Contusionnés	235	262	160
Totaux.	814	863	564

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes :

	TUÉS.											BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.											
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	
Dans les stations. (¹) .	18	20	15	22	26	15	15	22	20	18	9	310	191	149	161	166	181	322	412	472	524	513	
Dans les ateliers. (¹) .						2	2	1	2	1	0						15	15	24	12	41	15	
En accrochant des véhicules	6	2	2	2	1	2	2	0	5	5	6	47	25	24	20	12	31	37	45	48	59	37	
En décrochant les véhicules	8	4	1	1	1	2	0	1	0	2	0	12	14	9	4	4	7	8	10	15	15	12	
Gardes-barrières. (²) .	28	18	16	7	7	7	9	7	8	8	11	22	9	6	7	5	6	2	2	5	5	6	
Gardes-routes. (²) . .			5	5	4	0	4	1	5	5	4			9	6	1	5	1	4	5	2	4	
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints .	2	2	1	2	0	0	1	0	0	0	0	36	49	22	21	9	12	5	6	18	20	10	
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . .	6	8	7	1	4	2	4	4	8	6	4	69	65	39	55	50	37	80	109	127	127	125	
Agents atteints en dehors de tout service.	25	16	15	15	7	5	11	4	12	11	11	18	14	15	9	15	4	9	15	11	7	12	
En réparant les voies et les bâtiments.	18	9	5	8	0	6	4	7	2	5	2	45	26	25	26	26	10	28	25	21	15	22	
Agents d'autres administrations	0	5	5	5	6	4	5	2	2	2	1	0	8	3	11	15	10	8	7	12	19	14	
Ensemble tués, blessés et contusionnés . .	109	84	70	63	56	41	58	55	60	65	48	579	402	299	515	297	550	513	655	742	800	786	

L'annexe XXVII donne pour les littéras A, B et C ci-dessus, des détails complets sur l'exercice 1892.

(¹) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1882 à 1886.

(²) — — — — — 1882 et 1883,

Résumé pour 1892.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les déraillements et collisions.	2	48	56	76
	par leur imprudence.	4	34	49	57
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	•	45	22	37
	par leur imprudence	48	533	233	814
Personnes ayant circulé sur les voies.		21	23	7	51
Folie, suicide, ivresse, etc.		29	2	•	31
Ensemble pour l'année 1892 . . .		404	625	337	1,066

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tué.	blessé.	contusionné.	atteint en général.
1880	176	268	188	632	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	300	280	791	171,905	112,378	124,020	43,500
1882	189	343	378	909	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	231	206	563	282,446	148,465	168,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	383,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,523	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,350	283,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	668	234	1,020	338,403	59,778	170,648	39,149
1891	131	619	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	358,592	64,677	119,921	37,911
Moyennes	137	433	216	786	279,296	91,931	206,156	48,373

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe XXXI du Compte rendu de 1890.

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 95 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 55 voyageurs et 60 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 151 voyageurs et 1,933 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du Chemin de fer, 1,083 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres ; 490 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1892, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 762 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	152
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le Chemin de fer.	14
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées.	8
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus.	74
Voyageurs dépourvus de billets réguliers.	297
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendus du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	97
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	11
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	109
Total.	762

Les contraventions constatées en 1891 étaient au nombre de 936. Il y a donc eu en 1892 une diminution de 194 contraventions.



(78)

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XXIX.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge ⁽¹⁾	40,220	•	40,220
— — des Compagnies ⁽²⁾	4,266,434	201,641	4,467,745
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre en 1891 et 1892	4,276,354	201,641	(3) 4,477,965

(¹) Section de Landen à Saint-Trond, actuellement exploitée par le Grand Central belge, donnée en jouissance à la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Land en à Hasselt, à titre de subvention pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(²) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 1,200 mètres, 5,850 mètres et 1,417 mètres.

(³) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. En 1892, la longueur de ces voies communes a été de 178,422 mètres. En 1891, elle était de 173,234 mètres.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1892, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 ^{re} Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	1,226,685	96.11	201,614	100.00	1,428,296	96.64
2 ^{re} Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	5.89	"	"	49,669	5.56

Ce réseau se trouve établi :

1 ^{re} A double voie, sur une éten- due de	216,943	17.00	19,549	9.70	236,492	16.00
2 ^{re} A simple voie, sur une éten- due de	1,059,411	85.00	182,062	90.50	1,241,473	84.00

La longueur *moyenne* exploitée des lignes concédées a été, en 1892, comme en 1891, de 1,477,965 mètres, dont 1,276,554 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger.

XXIX. L'annexe XXIX donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

		Longueur en mètres.		Différences pour 1892.
		En 1892.	En 1891.	
Voies principales.	Sections belges	1,495,297	1,489,005	+ 4,292
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	+ "
	Ensemble.	1,714,457	1,710,165	+ 4,292
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		521,576	514,512	+ 6,864
Totaux.		2,255,833	2,224,677	+ 11,156

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.68 p. % et les voies accessoires 23.32 p. % du réseau total exploité en 1892. En 1891 ces rapports étaient de 76.87 p. % et de 23.13 p. %.

§ 3. STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

XXX. L'annexe XXX indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1892.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1891 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1892	1891	1892	1891	1892	1891	Différences pour 1892.
Stations	271	270	39	39	310	309	+ ⁽¹⁾ 1
Haltes	45	44	43	4	58	48	+ ⁽²⁾ 10
Points d'arrêt.	60	57	*	*	60	57	+ ⁽³⁾ 3
Totaux	376	371	82	43	428	414	+ 44

XXX.

Les 510 stations existant en 1892 comprennent 115 ⁽¹⁾ *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXX montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1892.

XXX.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1892	1891	Différences pour 1892.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	73	72	+ 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	185	186	— 1
Totaux	258	258	»

⁽¹⁾ Point d'arrêt de Seloignes-Monceau du chemin de fer de Chimay, transformé en station en 1892.

⁽²⁾ Wangenies, établie en 1892 sur le chemin de fer Grand Central belge; Grande-Suisse, Houthem, Maestricht (Boschpoort), Rothem, Saint-Gerlach, Schin-op-Geul, Vaeshartelt, Limmel et Vieux-Fauquemont, existant sur la section de Maestricht à Aix-la-Chapelle et précédemment omises par l'Administration de ce chemin de fer.

⁽³⁾ *En plus* : Saint-Michel et Cachtem (Flandre Occidentale), Bois-Noël (Grand Central belge) et Taviere-routé de Namur (Taviere à Embresin) établis en 1892; chemin de Lairese (Nord-Belge) créé en 1891 et omis par la Compagnie de ce chemin de fer; — *en moins* : Seloignes-Monceau (chemin de fer de Chimay) transformé en station en 1892, et Anhée-Jonction appartenant au réseau de l'État mais attribué précédemment aux lignes Nord-Belges.

⁽⁴⁾ Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de neuf raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

Situation du matériel roulant.

XXXI. L'annexe XXXI donne, par Compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.	
Locomotives	549 ⁽²⁾	340 ⁽³⁾	+ 9	
Tenders	349	350	— 1	
Voitures à vapeur	10	10	"	
Véhicules (⁽¹⁾)	à voyageurs	831 ⁽⁴⁾	835 ⁽⁵⁾	+ 18
	à bagages	462 ⁽⁶⁾	460 ⁽⁶⁾	+ 2
	à marchandises	13,271	13,275	— 2
	pour services divers	55	51	+ 4
Ensemble	14,639	14,617	+ 22	

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée (⁽⁷⁾) à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1892.	En 1891.
Matériel de traction.	Locomotives (⁽⁸⁾)	0.38	0.57
	Tenders	0.24	0.24

(⁽¹⁾) Non compris le matériel de transport utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois. La Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, qui administre ce réseau, n'a plus de wagons à marchandises spécialement affectés au chemin de fer Liégeois-Limbourgeois; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(⁽²⁾) Dont 24
(⁽³⁾) — 22
(⁽⁴⁾) — 50
(⁽⁵⁾) — 21
(⁽⁶⁾) — 4
} affectés au service spécial des trains-tramways.

(⁽⁷⁾) Abstraction faite, en ce qui concerne le matériel de transport, de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [voir note (⁽¹⁾) ci-dessus].

(⁽⁸⁾) Y compris les voitures à vapeur.

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1892.	En 1891.
Matériel de transport. (²)	Voitures à voyageurs (¹)	0.64	0.62
	Fourgons à bagages	0.35	0.34
	Wagons à marchandises	9.92	9.93
	Véhicules divers	0.04	0.04
	Ensemble.	10.95	10.93

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1892, par les trains des chemins de fer concédés. XXXII.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ					
			SUR LES LIGNES		Ensemble.
			exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	
Trains de voyageurs	{	En 1892.	6,044,782	98,675	6,143,457
		En 1891.	5,735,314	99,775	5,835,089
Différences pour 1892			+ 309,468	— 4,100	+ 308,368
Trains de marchandises	{	En 1892.	3,678,879	41,001	3,689,880
		En 1891.	3,725,468	44,493	3,736,661
Différences pour 1892			— 46,589	— 492	— 46,781
Trains mixtes.	{	En 1892.	934,064	28,338	962,402
		En 1891.	958,394	27,746	986,140
Différences pour 1892			— 24,330	+ 592	— 23,738
TOTAUX.	{	En 1892.	10,657,725	138,014	10,795,739
		En 1891.	10,419,476	138,714	10,557,890
Différences pour 1892			+ 238,549	— 700	+ 237,849

(¹) Non compris les voitures à vapeur.

(²) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [voir note (¹) de la page précédente].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

xxxiii. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1892 et en 1891, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.
1 ^{re} classe	589,092	602,595	— 13,503	1,100,149	1,182,810	— 82,670	1.87	1.96	— 0.09
2 ^e —	2,463,407	2,453,035	+ 10,372	2,617,766	2,612,811	+ 4,955	1.06	1.07	— 0.01
3 ^e — et prix réduits.	16,657,128	16,052,202	+ 604,926	8,012,322	7,894,378	+ 117,946	0.48	0.49	— 0.01
Ensemble. . .	19,709,627	19,107,832	+ 601,795	11,730,237	11,690,006	+ 40,231	0.60	0.61	— 0.01

Comparativement aux données correspondantes de 1891, le mouvement et la recette se sont accrus, respectivement, de 3.13 p. % et de 0.34 p. %.

L'augmentation du nombre de voyageurs en 1892 est principalement due aux transports effectués sur les lignes Nord belges (250,282 voyageurs en plus), sur le chemin de fer Grand Central belge (194,548 en plus), sur le réseau de la Flandre occidentale (117,234 en plus) et sur la ligne d'Anvers à Gand (90,503 en plus).

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes d'Anvers à Gand (79,834 francs en plus), du Grand Central belge (24,168 francs en plus) et du Liégeois-Limbourgeois (25,770 francs en plus). L'accroissement total des produits aurait été plus grand sans la diminution des recettes des lignes Nord Belges (40,714 francs en moins) et de Malines à Terneuzen (19,781 francs en moins).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1892	13,336	7,936 75
En 1891	12,928	7,909 53
Augmentation en 1892	408	27 22

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1892 et en 1891, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

La répartition proportionnelle par classe de voitures s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1892.	En 1891.	En 1892.	En 1891.
1 ^{re} classe.	2.99 %	3.13 %	9.38 %	10.12 %
2 ^e —	12.50 %	12.84 %	22.32 %	22.33 %
3 ^e — et prix réduits .	84.51 %	84.01 %	68.50 %	67.53 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.57 p. % du produit total de l'exploitation en 1892, et 28.67 p. % en 1891.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après :

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.
Transports	taxés au minimum (colis).	41,539	39,573	+ 1,966	253,286	231,131	+ 21,855
	— au poids (quintaux).	93,048	103,788	— 10,740			

Le produit de ces transports entre pour 0.64 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1892, et pour 0.57 p. % en 1891.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit :

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.
Transports	taxés au minimum (colis).	996,489	968,811	+ 27,678	2,003,774	1,921,550	+ 82,221
	— au poids (quintaux).	1,421,502	1,439,645	— 18,143			

La recette produite par ce groupe de transports forme 3.05 p. % de la recette totale en 1892, et 4.71 p. % en 1891.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

xxxiii. Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.
Expéditions { taxées au minimum (nombre).	422,445	448,019 + 4,096	23,494,283	24,693,542	-1,199,259
— au poids . . (tonnes).	15,429,319	15,774,593 - 645,276			

Par rapport au chiffre correspondant de 1891, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1892 a diminué de 4.86 p. %. Cette diminution se rapporte notamment au réseau Grand Central belge (732,612 francs en moins) et aux lignes Nord Belges (392,525 francs en moins).

Le produit de cette catégorie de transports représente 59.24 p. % de la recette générale en 1892, et 60.57 p. % en 1891.

§ 5. FINANCES.

xxxiii. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1892.	1891.	Différence pour 1892.	1892.	1891.	Différence pour 1892.
Groups.	210,487	249,711 - 39,224	43,726	47,179	- 3,453

La recette des articles de finances correspond à 0.11 p. % du produit total de l'exploitation en 1892 et à 0.12 p. % en 1891.

§ 6. ÉQUIPAGES.

xxxiii. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.
Équipages { transportés à grande vitesse	116	150 - 43	3,611	4,597	- 986
— à petite —	692	549 + 143	10,478	13,261	- 2,783
Ensemble . . .	808	708 + 100	14,089	17,858	- 3,769

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. % de la recette générale en 1892 et en 1891.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

XXXIII.

			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			1892.	1891.	Différences pour 1892.	1892.	1891.	Différences pour 1892.
Transports effectués (¹)	à grande	taxés par envoi (expéditions) . . .	1,686	1,644	+ 42	37,207	36,108	+ 1,099
		— par tête (animaux)	2,915	3,385	— 470			
	à petite	taxés par envoi (expéditions) . . .	7,677	8,576	— 899	269,785	253,266	+ 36,519
		vitesse	— par tête (animaux)	143,618	135,500			
Ensemble transports			9,363	10,220	— 857	326,992	289,374	+ 37,618
			146,733	138,885	+ 7,848			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.82 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1892. En 1891 cette proportion était de 0.71 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : $\left\{ \begin{array}{l} \text{en 1892, à fr. } 1,795,806 \\ \text{en 1891, à } 1,880,092 \end{array} \right.$

Diminution en 1892. . . . fr. 84,286

XXXIII.

Les produits extraordinaires forment 4.53 p. % de la recette totale en 1892, et 4.61 p. % en 1891.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit :

XXXIII.

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Voyageurs fr.	11,750,257	11,690,006	+ 40,251
Bagages	253,286	251,451	+ 21,855
Marchandises $\left\{ \begin{array}{l} \text{petites . . .} \\ \text{grosses . . .} \end{array} \right.$	2,005,771	1,921,550	+ 82,221
	25,494,285	24,695,542	— 1,199,259
Finances	43,726	47,179	— 3,453
Équipages	14,089	17,858	— 3,769
Chevaux et bestiaux	526,992	289,574	+ 57,618
Ensemble fr.	57,866,584	58,890,940	— 1,024,556
Produits extraordinaires . .	1,795,806	1,880,092	— 84,286
Totaux fr.	59,662,190	40,771,032	— 1,408,842

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge. Sur les autres chemins de fer ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

Les recettes totales opérées en 1892 ont baissé de 2.72 p. %, comparativement à celles qui ont été réalisées en 1891.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1891, celles de 1892 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES		DIFFÉRENCES POUR 1892.	
	EN 1892.	EN 1891.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	1,293,609	1,212,378	+ 81,231	+ 6.70
Chimay	561,725	586,212	— 21,487	— 3.67
Flandre occidentale	2,932,793	2,994,406	— 61,313	— 2.05
Gand-Ecclou-Bruges	698,212	694,677	+ 3,535	+ 0.51
Gand-Terneuzen	586,358	593,315	— 6,957	— 1.17
Grand Central belge.	13,519,021	14,217,520	— 698,499	— 4.56
Hasselt-Meuseyck.	463,814	468,915	— 5,101	— 3.02
Liège-Maestricht	1,266,962	1,244,921	+ 25,041	+ 2.02
Liégeois-Limbourgeois.	2,478,528	2,442,370	+ 36,158	+ 1.48
Malines-Terneuzen	1,222,451	1,233,624	— 11,173	— 0.91
Nord belge.	14,694,977	15,132,904	— 437,927	— 2.89
Taviers-Embresin.	41,274	45,543	— 4,269	— 9.37
Termonde-Saint-Nicolas.	499,466	207,547	— 8,081	— 2.72
TOTAUX.	39,662,490	40,771,032	— 1,108,542	— 2.72

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1892.		En 1891.
Voyageurs	29.57	100. "	28.67
Bagages.	0.64		0.57
Marchandises { petites	5.03		4.71
{ grosses.	59.24		60.87
Finances	0.11		0.12
Équipages	0.04		0.04
Chevaux et bestiaux	0.82		0.71
Produits extraordinaires.	4.53		4.61

V.

Dépenses d'exploitation.

XXXIII. L'annexe XXXIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1892.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1891.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1892.	
	EN 1892.	EN 1891.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. ‰.
Anvers-Gand.	791,773	765,905	+ 28,863	+ 3.77
Chimay	443,318	408,470	+ 4,848	+ 4.19
Flandre occidentale	4,700,128	4,760,017	— 59,889	— 3.40
Gand-Eecloo-Bruges.	401,767	403,329	+ 1,562	+ 0.36
Gand-Terneuzen	318,897	315,510	+ 3,387	+ 4.07
Grand Central belge.	7,406,991	7,370,753	+ 36,238	+ 0.49
Hasselt-Maeseyck	461,293	469,881	— 8,588	— 3.29
Liège-Maestricht	704,596	691,308	+ 13,288	+ 1.92
Liégeois-Limbourgeois.	1,670,256	1,731,193	— 60,937	— 3.52
Malines-Terneuzen	688,800	703,672	— 14,872	— 2.11
Nord belge	6,001,386	6,345,021	— 343,635	— 5.42
Taviers-Embresin	22,033	21,376	+ 657	+ 3.07
Tormonde-Saint-Nicolas	438,655	439,862	— 1,207	— 0.86
Totaux.	20,428,896	20,826,302	— 397,406	— 4.90

Le décroissement des dépenses en 1892, par rapport à celles de 1891, est donc de 597,406 francs ou de 4.90 p. ‰.

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1892, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.	
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée.	1,477 ^k .965	1,477 ^k .965	"	
Parcours kilométrique des trains.	10,795,759 ^k	10,557,890 ^k	+ 237,849 ^k	XXXII.
Recettes brutes fr.	59,662,190	40,771,052	— 1,108,842	XXXIII.
Dépenses d'exploitation.	20,428,896	20,826,502	— 597,406	
Recettes nettes fr.	19,233,294	19,944,750	— 711,456	
Rapport proportionnel des dépenses d'explo-				
itation au total général des recettes.	51.51 p. ‰	51.08 p. ‰	+ 0.43 p. ‰.	

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Recette fr.	26,835 67	27,585 93	— 750 26
Dépense	13,822 31	14,091 20	— 268 89
Bénéfice	13,013 36	13,494 73	— 481 37

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Recette fr.	3.6739	3.8617	— 0.1878
Dépense	4.8923	4.9726	— 0.0803
Bénéfice	4.7816	4.8891	— 0.1075

VII.

Personnel.

XXXIV. L'annexe XXXIV présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1892.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1891 :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,506	2,454	+ 52
Agents divers et ouvriers	8,218	8,230	— 12
Totaux.	10,724	10,684	+ 40

VIII.

Accidents.

XXXV. L'annexe XXXV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1892, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1891, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service				
(collisions et déraillements) { Voyageurs.	»	»	»	»
Agents des Compagnies.	»	4	5	6
Ensemble. { En 1892.	»	4	5	6
{ En 1891.	4	»	»	4
Différences pour 1892.	— 4	+ 4	+ 5	+ 5

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)				
{ Voyageurs	3	7	"	40
{ Agents des Compagnies.	40	46	2	28
{ Personnes étrangères au service . .	40	3	"	43
Ensemble. { En 1892. . .	23	26	2	51
{ En 1891. . .	35	28	2	65
Différences pour 1892. . .	— 42	— 2	"	— 44
TOTAUX . . { En 1892. . .	23	27	7	57
{ En 1891. . .	36	28	2	66
Différences pour 1892. . .	— 43	— 4	+ 5	— 9

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1892 et 1891, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1892.	En 1891.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	96	67
Entraves apportées à la circulation des trains	47	20
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	7	2
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	3	9
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . . .	81	81
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	22	22
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	4	4
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	7	8
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	"	3
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	2	"
Totaux. . .	236	213

Augmentation en 1892. . . 23

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1892, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

- Établissement de 1,750 mètres cubes de remblais, à la station de la Tête-de-Flandre.
- Installation de signaux fixes aux points d'arrêt de Melsele, Seveneeken et Destelbergen.
- Établissement de 483 mètres carrés de pavage, à la station de la Tête-de-Flandre, et de 90 mètres carrés, à la place de stationnement de Loochristy.
- Acquisition de 2 locomotives.
- Construction de 2 voitures de deuxième classe et de 2 voitures de troisième classe (nouveau modèle).
- Transformation de 2 voitures de deuxième classe et de 1 voiture de troisième classe (ancien modèle), respectivement en voitures de troisième classe et en wagon de secours.
- Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le railway de l'État belge pour les relations en services mixtes et internationaux.

Chimay.

- Renouvellement de 1,338 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier Vignole de 30 kilogrammes par mètre courant.
- Remplacement de 5,486 billes en chêne non préparées par des traverses en chêne créosotées de plus fortes dimensions.
- Installation d'appareils de signaux à distance nouveau modèle, en fer, en remplacement d'appareils en bois.

Flandre occidentale.

- Renouvellement de 7,326 mètres courants de voie en rails de fer au moyen de rails d'acier de 9 et de 12 mètres pesant 38 kilogrammes par mètre courant.
- Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 25,991 plaques d'assise en acier.
- Établissement de 684 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations d'Ypres, Iseghem, Roulers, Ledeghem, Dadizele, Wervicq et Zonnebeke.
- Remplacement de deux barrières à lisses en bois par des barrières roulantes en fer à la station de Rumbeke.
- Construction d'un auvent vitré pour les voyageurs et d'un abri en plate-forme pour les marchandises, à la station de Comines.
- Établissement d'une jauge de chargement, en fer, à la station de Thourout.
- Extension des réservoirs et des appareils du service hydraulique à la gare de Menin.
- Établissement d'un bassin de retenue pour former une réserve d'eau assurant le service hydraulique de la gare d'Ypres.
- Création d'un point d'arrêt pour voyageurs à St-Michel et à Cachtem.
- Augmentation de l'effectif du matériel à voyageurs : de 1 voiture mixte de première et de deuxième classe, 3 voitures de deuxième classe et 4 voitures de troisième classe, toutes à couloir central.
- Organisation du service de récolement des coupons à la sortie des stations de Rumbeke, Meulebeke, Aerseele, Grammene et Thielt.

Adoption des prix des billets simples et des billets aller et retour applicables au railway de l'État.

Mise en vigueur d'un tarif pour les abonnements ordinaires.

Adhésion à plusieurs tarifs spéciaux et à certaines conditions réglementaires applicables aux transports de marchandises en services intérieur, mixtes et internationaux.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 2,768 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails d'acier de 9 et de 12 mètres.

Remplacement de 4,025 billes en sapin par des traverses en chêne.

Installation de 2 barrières roulantes en fer, en remplacement de barrières à lisses en bois, au grand passage à niveau dans la station d'Eecloo.

Établissement d'une voie de garage de 100 mètres courants dans la station de Steenbrugge, et de nouveaux heurtoirs dans les stations d'Eecloo et de Wondelgem.

Placement de nouveaux signaux et appareils d'enclenchement à la station de Gand.

Construction de 6 wagons fermés de 10 tonnes.

Grand Central Belge.

Mise en œuvre de 10,137 rails en acier en remplacement de rails en fer.

Établissement de 1,698 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations de Bouffloulx, Budel, Florival, Vireux, etc.

Construction d'un bâtiment des recettes à la halte de Florival et d'un hangar aux marchandises à la station de Montigny-sur-Sambre.

Agrandissement du hangar aux marchandises de la station de Ransart.

Extension du terre-plein de chargement de la gare de Court-Saint-Étienne.

Installation d'un pont à bascule dans les stations de Héverlé, Lanefte et Fraire.

Application du frein vacuum automatique continu et du chauffage continu à l'eau chaude, à 70 voitures pour voyageurs et à 17 fourgons pour bagages.

Mise en service de 2 locomotives-tenders et de 9 voitures à voyageurs de construction spéciale pour les trains-tramways.

Création à Wangenies d'une halte pour le service des voyageurs.

Ouverture au service public pour le transport des marchandises des tarifs n° 1, 2 et 3 (charges complètes et charges incomplètes) de la halte de Florival.

Hasselt à Matseyck.

Mise en œuvre de 428 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,315 billes en sapin et de 2,115 billes en chêne par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Création d'une halte pour le service des voyageurs et des bagages à Genck (Kneipp).

Mise en vigueur de nouveaux tarifs pour le transport en service intérieur des voyageurs, bagages, marchandises, valeurs, tapissières, équipages, chevaux et bestiaux.

Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le railway de l'État Belge en services mixtes et internationaux.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 4,588 mètres courants de rails en acier en substitution de rails en fer.

Remplacement de 3,500 billes en chêne par des traverses de même nature, mais de plus fortes dimensions.

Établissement d'une nouvelle voie de garage de 360 mètres courants à la station de Visé.
Remplacement de 44 changements de voie et de 5 croisements en fer par des appareils en acier.

Augmentation de l'effectif du matériel de traction d'une locomotive.

Remise à neuf d'une locomotive et d'un fourgon pour train-tramway.

Placement de 460 persiennes en bois aux voitures des trains-tramways.

Remplacement des bandages de 6 paires de roues de locomotives, de 8 paires de roues de tenders et de 22 paires de roues de voitures et de wagons.

Placement de nattes, pendant l'hiver, dans les coupés des trains-tramways.

Remplacement de 25 chauffetteres par des appareils d'un modèle perfectionné.

Mise en vigueur : 1° de tarifs exceptionnels pour les transports de houille, coke et briquettes entre les stations belges du railway de Liège à Maestricht et les chemins de fer Louis de Hesse, Mein-Neckar, du Palatinat, de l'État Bavarois et de la Direction royale de Francfort-s/Mein; — 2° de 2 tarifs exceptionnels provisoires pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon des stations belges du railway de Liège à Maestricht vers certaines gares du nord de la Belgique.

Liégeois-Limbourgeois.

Construction d'une voie, d'un quai et d'une rampe de chargement à la station de Liers.

Établissement de 430 mètres courants de voies de sûreté à la gare d'Ans (Liégeois-Limbourgeois).

Installation du block-système sur la section d'Ans (État) à Ans (L.-L.).

Établissement d'enclanchements des signaux et des excentriques de la station d'Ans (L.-L.) vers Rocour et vers Ans (État).

Installation de sémaphores pour protéger 2 passages à niveau de la ligne d'Ans à Flémalle.

Construction d'un bâtiment des recettes à la halte de Villers-Juprelle.

Malines à Terneuzen.

Construction de 442 mètres courants de nouvelles voies de service à Hulst, et de 206 mètres courants à Eigenloo.

Application, à une locomotive, du foyer Belpaire et du frein à vapeur.

Acquisition d'une grue roulante, d'une machine raboteuse à main et d'une machine limeuse.

Nord Belge.

Pose d'une seconde voie principale entre les stations d'Anhée et de Dinant.

Établissement ou modification de voies dans les gares d'Engis, Kinkempois et Lobbes.

Installation du block-système entre les stations de Flémalle-Haute et Liège-Guillemins.

Consolidation des parties métalliques de 2 ponts à Namur.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses en bois de 2 passages à niveau.

Remplacement de 2 plates-formes de 3^m40 de diamètre par des plaques tournantes de 4^m20 à la halte de Java.

Reconstruction, développement ou amélioration des installations, clôtures, etc., des gares d'Amay, Engis, Erquelines, Flémalle-Grande, Frameries et Quévy.

Établissement d'un trottoir le long de la gare de Liège-Longdoz (rue Libotte).

Allongement des quais à voyageurs de la station de Hourpes et agrandissement de la surface du quai découvert de la gare d'Ougrée.

Substitution d'un pavage à l'empierrement de la cour aux marchandises à Namèche; construction d'aqueducs et établissement de conduites pour l'assainissement de cette cour.

Installation d'un appareil destiné à réchauffer les chauffetteres à la gare de Mons.

Remplacement d'un treuil de 10 tonnes par un treuil roulant de 15 tonnes à la gare de Labuissière.

Installation d'un dépôt pour machines et établissement de l'éclairage électrique à la gare de Huy.

Construction : 1° de 2 tapissières pour le transport de meubles à domicile; — 2° de 25 wagons fermés de 10 tonnes avec guérite pour frein à main, en remplacement de wagons de 6 et de 10 tonnes.

Organisation d'un nouveau train express de Liège pour Paris.

Prolongement du parcours d'un train de Flémalle jusqu'à Namur et fixation à Namur, au lieu de Flémalle, du point de départ d'un autre train.

Admission des ouvriers abonnés à la semaine dans 6 trains journaliers.

Distribution de billets pour voyageurs aux points d'arrêt de Hourpes et d'Erquelines-Village.

Ouverture de la halte pour voyageurs de Tailfer au service des bagages.

Mise en vigueur ou création : 1° d'un nouveau tarif spécial de voyageurs pour les abonnements en services mixtes; — 2° d'un tarif exceptionnel provisoire pour les expéditions de houille en destination de certaines stations du nord du pays sans emprunt des lignes du Grand Central belge; — 3° d'un tarif exceptionnel provisoire pour les transports de houille en destination de certaines gares du nord du pays avec emprunt des lignes du Grand Central belge; — 4° d'un tarif exceptionnel pour les combustibles expédiés par quantités de 150 tonnes, des stations du Nord Belge vers Givet.

Rétablissement de la réduction de 50 % accordée aux envois effectués pour le compte des Départements ministériels.

Publication : 1° de nouvelles conditions réglementaires pour les transports internationaux, par suite de la convention de Berne; — 2° d'un nouveau tarif intérieur Nord Belge pour le trafic des marchandises, ensuite de la nouvelle loi sur les contrats de transport.

Taviers à Ambresin.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant d'un fourgon à bagages.

Agrandissement de la halte de Branchon pour le transbordement des marchandises.

Termonde à Saint-Nicolas.

Réfection de 2,250 mètres courants de voies en rails de fer de 6 mètres au moyen de rails d'acier de 9 mètres.

Construction de 2 nouvelles chaudières de locomotives.

Remise à neuf des voitures à voyageurs de première classe.

Organisation de deux nouveaux trains mixtes et réorganisation du service des trains de marchandises.

Classement plus favorable de diverses marchandises transportées en services mixtes et internationaux.



(96)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.	
Lignes construites :			
Capital engagé (annexe II) et p 161.	Constructions faites directement par l'État fr. 404,484,399 09	568,800,236 94	4,370,484,584 64
	Constructions faites à forfait pour l'État (*) 455,935,472 36		
	Parachevement y relatif 8,680,365 49		
	Intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes. 48,213,755 51		
	Matériel roulant pour l'ensemble du réseau exploité 217,974,502 45		
Lignes rachetées :			
	Rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités. 422,638,677 46	489,661,149 06	
	Coût approximatif dû pour la ligne d'Auvets à la frontière hollandaise 42,500,000 .		
	Parachevement y relatif 54,522,474 90		
	Reprise de leur matériel 67,071,388 24		
Lignes concédées exploitées moyennant part de recettes .			
	Parachevement de ces lignes 8,463,552 41		
Divers :			
	Travaux de premier établissement, payés sur le Budget avant 1887 (1) 41,090,438 79		469,124,932 64
Approvisionnements en depot (2)	Au 1 ^{er} janvier 23,828,772 96	24,990,429 27	
	Augmentation en 1892. 1,461,656 31		
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation (3). 25,324,701 38		433,044,064 58	
Intérêts des soldes annuels actifs (2). 407,719,363 20			
Recettes brutes de l'exploitation (4). 3,165,438,936 76			3,470,015,046 48
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (5). 4,876,409 72			
Ensemble fr.			4,709,324,563 73

(1) Voir annexe VI.

(2) — — XXII.

(3) — — VII

(4) — — IX et X.

(5) Deduction faite de fr 4,473,201-16, voir p 4.

l'origine jusque fin 1892.

PASSIF.

			SOMMES TOTALES.
Amortissement	{	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886. fr. 43,640,992 21	67,255,924 29
		a 3 1/2 p. %, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1887. 23,424,289 67	
		a 3 1/2 p. %, des capitaux utilisés depuis le 1 ^{er} janvier 1887 490,642 44	
Reste à amortir.			1,291,743,661 90
Capital utile, base des charges (voir pp. 4 et 5) fr.			1,358,999,586 49
Capitaux engagés dans les travaux en cours (annexe II) 5,349,891 33			11,484,998 42
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II) 5,835,407 09			
Capital de premier établissement (voir actif) . . . fr.			1,370,484,584 61
Charges des capitaux utiles (1). 4,089,088,488 02			1,269,793,516 88
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes (1). 468,921,271 46			
Redevance ou loyer p ^r l'usage de la ligne de Spa à la frontière (1). 40,146,538 83			
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de l'exploitation (1). 4,639,518 57			4,276,662,223 46
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails (1). 460,625 87			
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances (1). . 4,835,276 85			
Intérêts à 4 p. % des soldes passifs, accumulés de 1839 à 1898 (1). 4,570,803 56			6,866,706 28
Depenses d'exploitation (annexe VI) fr.			
Total du passif. fr.			4,506,316,473 *
Pour balance.	{	Parachèvement sur compte d'exploitation (voir actif) . . . fr. 14,090,438 79	(2) 203,008,090 73
		Renouvellement des approvisionnements 24,990,429 27	
		Soldes actifs accumulés (2) 466,927,222 67	
Ensemble. fr.			4,709,324,363 73

(1) Annexe VII.

(2) Savoir :

Soldes des comptes d'intérêts (153,044,064-58 — 6,866,706-28) fr.	126,177,358 30
Recettes nettes (3,170,015,046-48 — 1,839,469,665-25) = fr.	1,310,545,381 23
Charges des capitaux	1,269,793,516 88

Excédent du compte d'exploitation (p. 9) fr. 40,749,864 37

Total conforme. fr. 166,927,222 67

(3) En ajoutant à la somme de fr. 203,008,090-73, celle de fr. 67,255,924-29 représentant l'amortissement, le solde s'élèverait à fr. 270,264,015-02. Mais déduction faite des intérêts en compte courant ci-dessus (soit fr. 126,177,358-30 le solde en bénéfice se réduirait à fr. 144,086,656-72 (voir p. 9).

ACTIF.

N^o II. — *Compte de premier établissement, lignes*

		COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'Etat :		
a) Lignes en exploitation	fr. 346,026,494 32	
b) — en construction	8,048,928 80	356,907,230 21
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,835,407 09	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation (*)	fr. 455,933,472 36	464,615,837 83
b) Parachèvement y relatif	8,680,365 49	
C. Capital appliqué aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 433,438,677 46	489,664,449 06
b) Parachèvement effectué par l'Etat	84,522,471 90	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes.		8,463,552 41
E. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. (!)		37,473,614 40
F. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.		9,803,554 48
G. Acquisition de	pour l'ensemble du réseau exploité	fr. 217,074,502 45
H. matériel	repris aux compagnies.	67,074,388 24
I. Approvisionnements à pied d'œuvre.		
J. Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.)		
	Lignes en exploitation	fr. 17,909,792 98
	— en construction	303,962 53
Total du capital de premier établissement (*)		4,370,485,585 61

(1) Le coût de l'atelier de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première qui comprend tous les ateliers.

(2) Voir détails, annexe XXVIII.

(*) Déduction faite de fr. 4,173,201-16, voir p. 4.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1892.

PASSIF.

			CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Amortissement	{ à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 (1).	43,640,992 21	67,235,924 29
	{ à 3 ½ p. % des capitaux unifiés fin 1886, soit depuis 1887 (2).	23,424,289 67	
	{ à 3 ½ p. % des capitaux utilisés depuis 1887.	490,642 41	
Reste à amortir.			1,291,743,661 90
CAPITAL engagé dans les lignes exploitées.			1,358,999,586 49
Travaux en cours d'exécution	{ Capital dépensé.	5,045,928 80	5,349,891 33
	{ Intérêts intercalaires y relatifs	303,962 53	
Amortissement indirect.	{ Aliénations d'immeubles (3)	3,726,061 98	5,835,407 09
	{ Participation des villes dans divers travaux (4)	391,181 88	
	{ Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond (5)	4,361,892 99	
	{ Travaux abandonnés. { Anvers à Tilbourg	278,449 44	
	{ Wavre à Jodoigne	78,521 40	
Ensemble.fr.			1,370,484,584 61

(1) Annexe n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.

(2) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.

(3) Annexe X.

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses d'exploitation de 1892. (Évaluation.)	Services communs	fr. 4,386,064 »	
	Voies et travaux	49,301,967 »	
	Traction et matériel	37,651,000 »	82,635,967 »
	Transports.	22,443,211 »	
	Perception et contrôle des recettes et contrôle des matières.	4,955,725 »	
Reprise sur les recettes d'une somme de fr. représentant la créance irrécouvrable de la Société des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie dans le compte-général de l'administration des finances. (Voir cahier d'observations de la Cour des comptes pour 1890, p. 36 ; et pour 1891, p. 55.			627,102 43
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1)			fr. 57,389,182 23
			Fr. 140,652,251 36

(1) Pour les années antérieures, voir annexe VI.

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	Intérêts. fr. 41,445,932 73	46,067,565 26
			Amortissem ^t . 4,461,496 95	
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . . 428,691 45	
			Amortissem ^t . 31,444 43	
	Capital dépensé depuis 1887 . .	Intérêts. . . 3,067,188 31	3,258,832 66	
		Amortissem ^t . 491,644 35		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes			4,495,228 91	51,321,626 83
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. . .			500,000 »	
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1) . .			47,500 »	
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps			45,895 75	
Solde pour balance. . .		Encaisse de l'exploitation (2)	40,749,864 37	466,927,222 67
		Intérêts en compte courant (3)	426,177,358 30	
Fr.				221,312,215 25

(1) La loi du 24 mai 1882, § 25, avait alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour constituer un approvisionnement de matériel fixe de la voie, équivalant au produit présumé des matériaux vieux à mettre hors de service dans l'espace d'une année. Ce fonds se trouve actuellement réduit à 500,000 francs par suite de remboursement au Trésor de 1,000,000 de francs le 11 janvier 1897 et 500,000 francs le 1^{er} juin de la même année.

(2) Savoir : fr. 37,682,508-97 + 57,389,182-23 — 51,321,626-85 = fr. 40,749,864-37.

(3) Savoir : fr. 119,727,113-57 + 5,509,329-79 + 1,004,310-69 — 65,395-75 = fr. 126,177,558-30.

L'EXPLOITATION. — Exercice 1892.

AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs	fr. 46,343,225 46	140,561,204 01
	Tickets d'entrée dans les stations	155,516 10	
	Bagages	1,239,631 41	
	Petites marchandises.	9,486,970 98	
	Grosses marchandises	78,290,888 *	
	Finances	252,984 36	
	Équipages	66,180 47	
	Chevaux et bestiaux	1,402,107 19	
	Produits extraordinaires (voir détails pp 48 et 49)	3,326,730 04	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			88,017 35
Fr.			(1) 140,652,251 36

(1) Pour les années antérieures, voir annexes IX et X.

Exercice 1892. — Charges et ressources (1).

Solde au 31 décembre 1891 . . .	De l'encaisse de l'exploitation (2).	fr. 37,682,308 97	157,409,422 54
	Des intérêts en compte courant (2).	419,727,113 87	
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.		5,509,329 79	63,902,822 71
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1892		57,389,182 23	
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} \text{ p. } \%}{2}$)		4,001,310 69	
Fr.			221,312,245 25

(1) Pour ce compte depuis l'origine voir annexe VII.

(2) Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1894.

[N^o 261.]

(104)

1

	Insuffisance	"	"	"	"	"	"
Solde	Excédent	6,513,057 94	10,390,095 01	10,150,457 44	4,324,449 44	4,881,742 16	3,067,555 40

(2) Savoir : 5.790.479 p. o/o jusqu'en 1961, pour les capitaux unifiés fin 1886 (p. 89 de 1887), et 5.665.781 p. o/o pendant quatre vingt-dix ans, pour les capitaux utilisés annuellement depuis 1887. Avant 1887, la charge a été de 4.120.773 p. o/o indistinctement.

N° VI — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, basés sur les recettes et les dépenses
régliées définitivement d'après la loi de comptabilité.

ANNÉES	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES		RECETTES nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation
		RECETTES des transports et produits extérieurs	RECETTES diverses non assés par les Données (1)		DÉPENSES budgétaires définitives	A D'ACQUIL frais de parachèvement	RÉSIE dépenses d'exploitation proprement dites	
1811	115	268,997 50	360	100,515 06	118,847 44		168,847 44	52 68
1816	81 7	821 132 85	101 11	331 458 31	431,135 67		431,135 67	51 22
1837	90 8	1 116,982 94	692 24	227,858 46	1,189,988 72		1,189,988 72	61 91
1838	202 6	3,017,833 10	431 26	329,651 02	2,768,616 64		2,768,616 64	68 69
1839	271 3	4,249,825 04	33 061 82	1,199 897 63	3 082,904 23	"	3,082,991 23	71 89
1840	324 7	5,135,167 04	20,779 33	2,277 952 30	3,077,994 08		3,077 994 08	37 47
1841	340 5	6 226,333 66	55 475 43	1,812,421 14	4,469,387 95		4,469,387 95	71 15
1842	398 5	7,458,774 29	43,088 20	3,022 388 18	4 479,474 31	"	4,479,474 31	59 71
1843	485 3	8,991,439 33	34,352 54	3,634 967 35	5,393,851 52		5,391,854 52	59 73
1844	559 8	11,226,310 87	21,149 68	5,270,433 72	5,977,027 03	"	5,977,027 03	53 14
1845	559 8	12,401,750 22	19,009 99	6,114,565 06	6,306,285 15	"	6,306,285 15	50 77
1846	559 8	13,372 573 03	26 998 19	6,446,292 41	7,153,278 78	81,428 "	7,069,950 78	24 14
1847	569 6	14,696,733 62	79,652 46	5 271,902 68	9,501,483 42	115,008 30	9,066,476 92	61 38
1848	534 9	12,227 773 61	75,050 68	3,445 311 82	8,837,512 47	24,334 "	8,003,178 47	69 93
1849	624 6	13 211 431 78	50,096 75	5,127 421 80	8,164,106 73	179 351 "	7,984,754 73	60 07
1850	624 6	15,059 316 46	47 250 06	5 911 729 15	9,191,867 39	149,634 "	9,045 233 39	59 88
1851	624 6	16,248,464 87	49 826 62	7,729 365 55	8,608,922 94	236 917 20	8,371 975 74	51 24
1852	624 6	17,337,238 69	70,819 46	5,912 750 97	6,493 317 18	139,596 "	6 255 721 18	47 42
1853	631 4	19,678,225 90	67,683 16	9,732 551 95	10 013,360 08	230,029 80	9 783,130 28	49 55
1854	636 6	22,667,739 23	80,835 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260 490 "	11,031,968 49	48 50
1855	652 4	24,510 116 74	113,826 37	11,065,686 41	13,038 256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713 1	24,578,540 36	176,515 44	10,066,800 15	11,638,288 67	311 921 "	14,326,367 67	57 99
1857	744 6	25,507,617 32	91 327 12	11,078,083 95	14,520,858 79	553,514 60	13,937,291 19	54 44
1858	745 7	27,277,926 01	107,850 30	12 418,834 37	14,911,971 94	409 413 "	14,552,526 94	53 15
1859	745 7	28,050,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,507 769 13	474,057 "	14,081,712 13	49 97
1860	747 2	29,601,994 18	83,915 17	13,413 295 03	14,272,624 50	179,693 "	14,093,529 50	47 48
1861	748 6	33,651,264 63	81,927 03	18,369 295 83	15,363,895 81	273,730 "	15,135,165 81	44 88
1862	748 6	32,748,266 76	113,455 61	17,451 165 01	15,208,536 16	83,393 58	14,975,162 78	43 70
1863	748 6	33,865,413 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	43 99
1864	748 6	36,099,002 58	230,914 37	18 957,800 75	17,372,116 13	85,065 90	17,284,050 25	47 38
1865	749 2	35,115,760 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 33	19,631,879 19	51 25
1866	759 8	35,188 974 36	117,961 64	14 906 820 93	23,400,115 07	190 539 63	23,209,275 38	60 59
1867	862 7	40,001 392 93	165,165 72	15,925 151 07	24,241,107 63	107,339 "	24,134,038 63	60 08
1868	862 7	41,852,430 95	135,492 58	17,913,759 51	21,074,064 03	72,336 70	21,001,667 33	57 16
1869	862 7	43,187,254 90	122,274 75	18,879,156 88	21,690,372 77	263 830 "	21,416,542 77	50 12
1870	868 7	44,304 479 12	68,195 36	19 440,369 16	23 934,105 47	302,905 "	23,631,200 42	56 49
1871	1,422 2	66,906 259 29	64,495 47	31,666,772 70	33,303,983 06	296 915 "	33,007,040 06	52 27
1872	1,469 9	69,664,268 46	172,958 04	2,209,169 83	47,628,106 63	416 772 92	47,211,333 73	60 44
1873	1 571 1	81,822 196 70	153,768 14	3 018,386 13	67,957,378 71	346 816 "	67,610,562 71	72 82
1874	1,975 1	87,160,707 76	175,834 43	26 711,178 12	60,575,364 07	374 387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,996 9	89,124,043 81	171,589 78	30,858 975 91	58,107,009 68	214,158 30	58,172,851 18	63 45
1876	2,053 2	90,519 912 84	109,735 42	37 675,775 35	57,946,882 91	212,441 68	57,724,448 83	61 69
1877	2,144 7	90,109,704 84	105,656 99	34,977,222 34	55,436 139 29	203 853 24	55 232 784 03	61 09
1878	2,433 3	97,697,095 97	97,794 68	38 060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,562 0	100,085,161 31	105,708 99	40,741,101 51	59,146 768 83	443,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,702 1	113,785 258 40	88,786 01	45,216,760 01	65,657,114 40	467,530 24	65,189,784 16	59 88
1881	2,810 8	113,395 143 27	102,343 69	41,812,932 11	71,681,554 83	658,272 34	71,006 282 51	62 56
1882	2,933 3	119,256 301 41	90,131 31	44,537,574 46	74 808 908 32	313,161 48	74,475,746 81	62 42
1883	3,015 3	121,847,653 15	101,056 67	45,527 668 40	73,421,071 37	319,786 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,100 7	120,103,201 11	90,781 49	45 368 691 76	71,877,791 77	376,672 32	71,498 119 45	59 49
1885	3,114 3	119,660,431 99	101,474 24	49,719,732 73	70 034,673 50	172,730 24	69,862,443 26	58 35
1886	3,111 2	116,439,621 30	89,587 36	50 612,938 51	65 916,510 13	67,737 20	65,910,192 93	56 56
1887	3 187 9	121,057 764 23	79,981 59	57,448,140 86	61,689,605 26	"	66,649,605 26	53 72
1888	3,193 1	131,525,110 04	87,500 41	61,641 247 91	63,971,125 50	"	69,971,128 50	53 16
1889	3,906 7	136,835,369 87	61,714,47	62 203,351 51	74 714,332 80	"	74,714,332 80	51 57
1890	3,219 8	141,190,893 75	60,971 32	57,203,293 61	81,045,373 46	"	84,045,323 46	59 50
1891	3 240 7	142,736,711 33	80,144 49	58,592,041 06	84,224,514 76	"	81,224,514 76	58 97
2) 1892	3,247 1	139,937,101 88	88 047 35	57,389,182 23	79,823,633,957 "	"	79,823,635,957 "	59 02
		1,165,138,936 76	1,8 6,100 72	1,310,445,351 25	1,850,669,603 21	11,010,435 79	1,848,379,226 44	
		3,170,015 046 48		3,140,015,046 48				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 5,730,061-98 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement induit.

(2) Chiffres approximatifs.

N° VII. — Comptes généraux annuels de

ANNÉES.	RESSOURCES.				CHARGES.				
	Recettes nettes de l'exploitation. (Voir tabl. VI.)	Intérêts de six mois y relatifs.	Intérêts pleins des soldes actifs accumulés.	TOTAL.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand-Ducal.	Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour transport en service.
	1	2.	3	4	Intérêts	Amortissements.	7.	8	9
1835	100,515 06	2,010 30	"	102,525 36	32,533 49	982 52	"	"	"
1836	394,458 31	7,889 17	2,760 37	405,107 85	132,307 74	4,029 03	"	"	"
1837	227,886 46	4,557 73	13,511 22	245,955 41	398,152 70	12,228 25	"	"	"
1838	329,651 02	6,593 02	6,934 19	341,178 23	1,014,837 20	31,361 41	"	"	"
1839	1,199,892 63	23,997 85	"	1,223,890 48	1,571,717 24	49,458 86	"	"	"
1840	2,277,952 30	45,559 05	"	2,323,511 35	2,156,650 61	69,591 73	"	"	"
1841	1,812,421 14	36,248 42	"	1,848,669 56	2,592,683 89	85,187 72	"	"	"
1842	3,022,368 18	60,447 76	"	3,082,815 94	3,317,520 47	116,765 03	"	"	"
1843	3,634,967 35	72,699 35	"	3,707,667 70	4,495,448 06	150,968 24	"	"	"
1844	5,270,433 72	105,408 67	"	5,375,842 39	5,691,385 61	193,292 25	"	"	"
1845	6,114,565 06	122,291 30	"	6,236,856 36	5,958,889 18	209,313 69	"	"	"
1846	6,446,292 44	126,925 85	"	6,573,218 29	6,156,411 87	223,921 69	"	"	"
1847	5,274,902 68	105,498 05	"	5,380,400 73	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	"	"
1848	3,415,313 82	68,906 28	"	3,514,220 10	6,549,826 98	251,927 78	149,890 58	"	"
1849	5,127,421 80	102,548 44	"	5,229,970 24	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	"	"
1850	5,911,729 15	118,234 58	"	6,029,963 73	6,756,331 25	282,750 71	358,155 61	"	"
1851	7,729,368 55	154,587 37	"	7,883,955 92	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	"	"
1852	8,912,750 97	178,255 02	"	9,091,005 99	6,786,905 81	307,483 46	424,031 15	"	"
1853	9,732,651 98	191,651 04	"	9,927,203 02	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	"	"
1854	11,436,126 03	229,122 52	"	11,685,248 55	6,873,477 62	335,999 91	899,858 64	"	"
1855	11,565,686 41	231,313 73	"	11,797,000 14	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	"	"
1856	10,066,800 15	201,336 "	"	10,268,136 15	7,199,685 03	371,316 92	1,424,423 90	"	"
1857	11,078,085 95	211,561 72	"	11,299,647 67	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	"	"
1858	12,418,831 37	218,375 69	"	12,667,211 06	7,983,457 "	430,503 02	1,683,006 08	"	"
1859	13,671,799 97	273,476 "	6,833 66	13,952,069 63	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	"	"
1860	15,413,295 05	308,215 90	153,720 97	15,875,281 92	8,041,748 50	468,545 46	1,800,374 68	"	"
1861	18,369,295 85	367,385 92	375,465 33	19,112,147 12	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516 15	"	"
1862	17,461,165 01	349,063 30	714,406 94	18,516,635 25	8,304,849 "	515,924 94	2,000,941 10	"	"
1863	18,193,450 61	363,869 01	1,021,403 37	19,578,722 99	8,569,436 92	515,173 69	2,147,171 22	"	"
1864	18,957,890 75	379,156 02	1,353,222 15	20,690,178 92	8,731,218 39	542,524 15	2,357,471 18	"	"
1865	18,662,351 44	373,247 21	1,713,877 77	20,749,446 44	8,919,414 50	559,316 53	2,440,408 34	"	"
1866	14,906,820 93	298,136 42	2,062,857 69	17,267,814 84	9,166,685 92	631,468 85	3,080,420 11	"	"
1867	15,935,151 02	318,503 02	2,237,191 92	18,480,843 96	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	"	"
1868	17,913,759 51	358,275 19	2,420,849 41	20,692,881 11	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	"	"
1869	18,829,156 88	376,583 14	2,675,259 64	21,880,999 66	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 18	"	"
1870	19,440,469 16	388,811 38	2,990,312 23	22,809,692 77	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	"	"
1871	31,686,772 70	633,335 45	3,322,613 96	35,622,722 11	11,444,590 "	845,445 05	8,947,687 76	"	"
1872	27,209,169 85	544,183 40	3,894,434 86	31,637,788 11	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	"
1873	23,018,589 13	469,371 72	4,228,023 07	27,706,989 92	19,298,408 30	1,154,575 56	10,933,325 51	500,000 "	"
1874	26,711,178 12	534,223 56	4,056,175 80	31,301,577 48	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 "	"
1875	30,888,925 91	617,778 52	3,944,156 39	35,450,860 82	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 "	"
1876	32,682,715 33	653,655 51	3,933,319 48	37,269,750 31	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 "	"
1877	34,977,222 54	679,544 45	3,957,022 54	39,633,789 53	34,218,570 05	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 "	"
1878	38,069,757 17	761,215 14	3,918,804 53	42,770,776 84	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 "	"
1879	40,744,101 51	814,882 03	3,980,688 42	45,539,671 96	37,311,413 "	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 "	"
1880	43,216,760 01	904,335 20	4,060,454 "	50,181,549 21	39,531,761 30	2,222,291 42	4,504,122 39	500,000 "	"
1881	41,892,932 11	836,658 64	4,195,287 19	46,864,877 94	42,085,242 95	2,393,103 56	4,590,590 83	500,000 "	117,672 36
1882	44,537,524 46	890,750 49	4,089,187 53	49,508,462 50	44,473,217 84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 "	"
1883	48,527,668 40	970,553 37	3,987,429 63	53,485,651 42	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 "	149,961 90
1884	48,368,694 76	967,373 90	3,972,499 91	53,308,568 57	47,235,226 65	2,554,437 14	4,138,796 97	500,000 "	200,000 "
1885	49,719,232 73	994,384 65	3,992,388 71	54,616,006 09	48,018,920 55	2,995,624 46	3,920,998 44	500,000 "	600,000 "
1886	50,612,958 51	1,012,259 17	3,840,058 81	55,465,276 49	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 "	400,000 "
1887	57,448,140 86	1,005,342 47	3,327,625 69	61,781,109 02	42,656,401 15	3,535,984 89	4,051,734 73	500,000 "	157,962 15
1888	61,641,287 95	1,078,722 54	3,705,813 77	66,425,824 26	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 "	13,474 69
1889	62,205,551 54	1,088,597 15	4,234,810 60	67,528,959 29	43,334,239 39	3,831,501 10	4,385,906 14	500,000 "	447 47
1890	57,206,295 61	1,001,110 17	4,774,210 24	62,981,616 02	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 "	"
1891	58,592,041 06	1,025,360 72	5,135,458 56	64,742,860 34	44,387,188 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 "	"
1892	57,389,182 23	1,004,310 69	5,569,329 79	63,962,822 71	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 "	"
	1,310,545,381 25	25,324,701 38	107,710,363 20	1,443,589,445 83	1,021,832,263 73	67,255,924 29	168,921,271 46	10,146,538 83	1,639,518 57

(1) Chiffres approximatifs pour 1892 en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) Voir renvoi n° 1 du tableau IV.

l'exploitation d'après les résultats définitifs (1).

				SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
Intérêts relatifs aux avances faites par le Trésor. (Col. 7, 8 et 9.)	Intérêts du capital avancé par le Trésor pour approvisionnement supplémentaire de rails.	Intérêts pleins des soldes passifs accumulés.	TOTAL.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
10	11	12	13	14	15.	16	17
"	"	"	33,516 01	69,009 35	"	69,009 35	"
"	"	"	136 336 77	268,771 11	"	317 780 46	"
"	"	"	410,381 01	"	161,475 60	173,351 86	"
"	"	"	1,046,218 61	"	703,010 38	"	529,685 52
"	"	21,187 42	1,642,162 52	"	418,473 01	"	918,138 56
"	"	37,926 31	2,264,078 68	59,432 67	"	"	889,725 89
"	"	35,549 03	2,713,420 64	"	861,751 09	"	1,753,476 97
"	"	70,139 03	3,504,424 58	"	421,588 04	"	2,175,065 61
"	"	87,002 63	4,733,418 92	"	1 025,752 22	"	3,200,817 83
"	"	128,033 71	6,012,710 60	"	631,868 21	"	3,817,686 04
"	"	153,507 44	6,321,710 31	"	81,851 05	"	3,922,539 99
"	"	156,901 60	6,537,240 16	37,978 13	"	"	3,884,561 66
"	"	153,382 47	6,812,291 24	"	1,451,891 51	"	5,336,455 37
463 68	"	213,478 21	7,169,602 45	"	3,655,382 35	"	8,991,837 72
1,498 90	"	359,673 51	7,603,505 40	"	2,371,535 16	"	11,365,372 88
3,035 11	"	454,614 93	7,885,734 05	"	1,855,770 32	"	13,221,143 20
3,881 56	"	528,815 73	8,008,614 91	"	124,688 90	"	13,345,832 19
4,029 76	"	533,833 29	8,056,494 05	1,014,511 94	"	"	13,311,320 25
4,240 31	"	492,452 81	8,249,347 20	1,678,855 82	"	"	10,632,464 43
6,077 61	"	425,298 58	8,543,028 29	3,141,620 26	"	"	7,490,844 17
8,998 54	"	299,631 77	8,911,731 34	2,832,248 80	"	"	4,608,595 37
12,014 78	"	184,343 81	9,197,023 90	1,071,112 25	"	"	3,337,483 12
14,211 24	"	141,499 32	10,050,187 15	1,219,460 52	"	"	2,288,022 60
15,090 81	"	91,520 90	10,208,347 06	2,158,864 "	"	170,841 40	"
16,830 06	"	"	10,279,886 79	3,672,182 84	"	3,843,024 21	"
17,676 53	"	"	10,331,672 39	5,543,609 51	"	9,386,631 77	"
18,003 73	"	"	10,638,607 36	8,473,639 76	"	17,999,173 53	"
19,905 16	"	"	10,841,724 45	7,674,910 80	"	25,535,084 33	"
20,009 41	"	"	11,283,253 54	8,295,469 45	"	33,830,553 78	"
21,471 71	"	"	11,671,788 43	9,015,390 49	"	42,845,914 27	"
24,574 71	"	"	12,023,933 45	8,725,492 99	"	51,571,437 26	"
21,804 03	"	"	12,909,379 08	4,358,435 76	"	55,929,873 02	"
30,804 20	"	"	13,889,486 65	4,591,362 31	"	60,521,235 33	"
33,723 07	"	"	14,332,028 49	6,300,255 62	"	66,881,490 95	"
36,712 92	"	"	14,211,684 80	7,626,314 66	"	74,507,805 81	"
33,621 95	"	"	14,252,149 58	8,557,543 19	"	83,065,349 "	"
34,731 33	"	"	21,327,199 69	14,295,522 42	"	97,360,871 42	"
89,476 88	"	"	23,308,082 89	8,339,705 22	"	105,700,576 64	"
102,086 11	"	"	32,003,162 63	"	4,296,181 71	101,404,394 93	"
116,831 26	"	"	34,102,062 67	"	2,800,485 19	98,603,009 74	"
116,643 15	"	"	35,721,783 57	"	270,922 75	98,332,986 90	"
119,903 08	"	"	36,677,173 83	542,576 51	"	98,935,563 50	"
107,847 86	"	"	39,839,239 80	"	205,450 27	98,720,113 23	"
40,116 83	"	"	41,973,679 60	797,097 21	"	99,517,210 47	"
42,141 84	"	"	43,545,512 47	1,994,139 49	"	101,511,349 96	"
43,704 24	"	"	46,810,719 33	3,370,829 68	"	104,882,179 84	"
52,541 22	"	"	49,742,369 06	"	2,977,491 12	102,004,688 72	"
55,759 36	"	"	51,827,409 96	"	2,318,947 46	99,685,741 26	"
49,607 46	31,715 84	"	53,858,894 89	"	371,243 47	99,312,497 79	"
51,332 83	75,533 46	"	55,061,348 73	"	1,752,780 16	97,559,717 63	"
52,887 97	80,000 "	"	56,174,253 46	"	1,558,247 37	96,001,470 21	"
58,709 98	80,000 "	"	56,291,727 11	"	526,450 62	95,075,019 61	"
53,741 83	80,000 "	"	50,975,735 26	10,905,373 76	"	105,880,393 40	"
44,803 77	25,846 57	"	51,311,628 96	15,114,195 30	"	120,991,588 70	"
42,936 02	17,500 "	"	52,117,541 11	15,411,418 18	"	136,406,006 88	"
44,947 01	17,500 "	"	52,945,949 71	10,075,666 31	"	146,441,673 19	"
46,603 51	17,500 "	"	53,775,110 99	10,967,749 33	"	157,409,422 54	"
47,282 09	17,500 "	"	54,385,022 58	9,517,800 13	"	166,927,222 67	"
45,895 75	17,500 "	"					
1,835,276 85	(1) 460,625 87	4,570,803 56	1,276,662,223 16	198,088,446 24	31,161,223 57		
				106,927,222 67			

N° VIII. — COMPARAISON DES RECVTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1892	ANNÉE 1891.	DIFFÉRENCES POUR 1892.	
		CHIFFRES approximatifs	CHIFFRES définitifs (¹).	En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	471,900 »	495,272 92	»	23,372 92
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	123,400 »	121,845 15	6,556 85	»
	Matériel et fournitures de bureau.	650,000 »	596,298 16	53,701 84	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	50,000 »	50,000 »	»	»
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitée	50,000 »	50,999 90	10,000 10	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	44,547 »	42,947 46	1,599 54	»
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	11,217 »	7,645 7	5,781 25	»
		1,586,064 »	1,554,007 34	+ 52,056 66	
Voies et travaux	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,560,250 »	1,741,226 48	»	180,976 48
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,842,517 »	10,907,530 »	»	64,815 »
	Billés, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,610,000 »	4,510,000 »	»	200,000 »
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,289,200 »	2,169,542 45	119,657 55	»
		19,301,967 »	19,628,098 95	— 526,151 95	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,729,500 »	1,827,121 15	»	97,621 15
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,589,700 »	12,512,000 »	46,700 »	»
	Primes d'économie et de régularité	646,600 »	645,755 90	866 10	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	6,527,000 »	8,975,134 25	»	2,448,154 25
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	16,289,200 »	15,884,415 41	404,784 59	»
		37,351,000 »	39,644,424 71	— 2,093,424 71	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	10,085,511 »	9,572,251 56	513,259 64	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,774,400 »	6,754,400 »	20,000 »	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains	500,000 »	594,588 71	411 29	»
	Frais d'exploitation	2,251,000 »	2,522,445 61	»	91,445 61
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,552,000 »	1,514,944 58	17,055 42	»
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	1,406,500 »	1,055,796 58	552,503 62	»
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	19,000 »	25,400 04	»	4,400 04
		22,445,211 »	21,658,826 68	+ 807,584 52	
Perception et Contrôle des recettes	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,884,800 »	1,860,250 56	»	8,450 56
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	93,923 »	96,906 74	»	2,981 74
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»
		1,983,723 »	1,962,157 10	— 8,432 10	
Ensemble. . .		82,655,967 »	84,224,514 76	— 1,588,547 76	
Dépenses approximat. portées au compte de 1891.		»	84,464,020 »		

(¹) Y compris fr. 58,584-46 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1891, en vertu de la loi de comptabilité

DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1892.	Année 1891.	DIFFÉRENCES POUR 1892.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs (¹).	46,498,771 56	46,255,597 78	243,573 81	»
Bagages	1,259,631 41	1,108,934 92	150,696 49	»
Petites marchandises.	9,486,970 98	9,225,472 39	261,498 59	»
Grosses —	78,290,388 »	80,975,111 89	»	2,684,253 89
Équipages	252,984 56	254,978 73	18,003 65	»
Finances	66,180 47	57,994 46	8,186 01	»
Chevaux et bestiaux	1,402,107 19	1,410,775 55	»	8,666 14
Produits extraordinaires (détails p. 117)	5,526,750 04	5,467,348 16	»	140,818 12
Ensemble fr.	140,564,204 01	142,736,211 53	661,730 55	2,833,757 85
<i>Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. (p. 115.)</i>	<i>88,047 53</i>	<i>80,544 49</i>	<i>7,702 86</i>	<i>»</i>
			669,433 59	2,833,757 85
Recettes brutes totales. . . fr.	140,652,251 56	142,816,555 82	— 2,164,504 46	
Parts de recettes services aux compagnies dont l'État exploite les lignes	4,493,223 91	4,655,667 91	(¹) + 468,665 13.	
Créance irrécouvrable (voir annexe III) . . .	627,102 15	»		
	155,529,920 32	158,162,887 91	— 2,632,967 59	

(¹) Y compris le produit de la vente de tickets d'entrée dans les stations, fr. 153,546-10 en 1892 et fr. 135,870-00 en 1891.

(²) Cette somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'État, d'où son addition à la différence négative des recettes brutes.

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concedées et exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (v)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1855	268,997 50	»	268,997 50	268,997 50	»
1856	825,152 85	»	825,152 85	825,152 85	»
1857	1,410,982 94	»	1,410,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1858	5,097,835 40	»	5,097,835 40	2,780,901 51	510,932 09
1859	4,240,825 04	»	4,240,825 04	5,845,897 95	403,927 09
1860	5,355,167 05	»	5,355,167 05	5,355,167 05	»
1861	6,226,535 66	»	6,226,535 66	6,225,625 56	708 10
1862	7,458,774 29	»	7,458,774 29	7,458,774 29	»
1863	8,994,459 55	»	8,994,459 55	8,959,284 17	55,155 16
1864	11,226,510 87	»	11,226,510 87	11,119,915 60	106,597 27
1865	12,401,750 22	»	12,401,750 22	12,522,655 18	79,097 04
1866	15,572,575 05	»	15,572,575 05	15,572,575 05	»
1867	14,606,755 02	46,568 52	14,650,567 50	14,587,695 70	62,875 00
1868	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 05	11,925,552 45	154,552 60
1869	13,241,451 78	505,510 87	12,955,920 91	12,594,467 42	541,455 49
1870	15,059,546 48	588,155 61	14,671,190 87	(1) 14,671,190 87	»
1871	16,288,404 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1872	17,557,258 09	424,051 15	16,915,207 54	16,915,207 54	»
1873	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1874	22,667,759 25	899,855 64	21,767,883 59	21,266,649 90	501,235 69
1875	24,510,116 74	1,201,457 75	25,508,678 99	22,802,580 85	429,562 90
1876	24,578,540 58	1,424,425 90	25,154,116 48	22,455,177 81	608,010 44
1877	25,507,617 52	1,509,080 71	25,998,556 61	25,061,950 54	1,081,151 40
1878	27,277,926 01	1,685,006 08	25,594,919 95	21,559,007 75	1,062,250 56
1879	28,080,999 70	1,767,082 77	26,515,546 95	25,661,874 57	651,472 56
1880	29,601,991 58	1,800,574 68	27,801,619 70	26,606,046 52	1,154,057 85
1881	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,765,829 92	1,175,185 40
1882	1,719,755 16	»	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	»
1883	52,548,265 76	2,000,941 10	50,547,524 66	29,095,875 79	1,492,966 42
1884	55,868,455 59	2,147,171 22	51,721,264 57	50,242,274 77	1,478,989 60
1885	56,099,002 58	2,557,471 18	55,741,551 40	52,596,951 »	1,544,600 40
1886	58,518,780 18	2,480,408 54	55,858,571 84	53,714,008 25	1,894,679 55
1887	58,188,974 56	5,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707 50
1888	40,001,592 95	5,572,506 88	56,029,086 07	52,168,955 95	4,645,628 45
1889	41,852,550 98	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,923 10
1890	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,975,195 09
1891	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,546 25	58,415,518 09	5,411,712 20
1892	66,906,259 29	8,947,687 76	57,958,571 55	49,965,954 42	7,206,889 91
1893	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,265,098 82
1894	72,644,574 65	10,955,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
1895	15,177,622 07	»	(3) 15,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,550,511 »
1896	75,785,794 41	10,914,515 02	62,869,479 42	58,568,519 08	5,197,688 51
1897	15,576,915 32	»	(4) 15,576,915 32	11,018,099 16	2,567,247 51
1898	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,545,500 50	2,848,444 19
1899	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086 07
1900	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,920 24
1901	94,205,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414 51
1902	1,491,185 78	»	(5) 1,491,185 78	(5) 1,227,462 42	265,721 56
1903	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 »	91,428,519 79	4,758,544 67
1904	697,299 95	»	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,520 85
1905	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,571 90
1906	115,595,145 27	4,590,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908 45
1907	119,236,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,758,184 06
1908	121,847,655 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,504 56	5,922,745 78
1909	120,105,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1910	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595 48
1911	116,459,621 50	5,821,582 90	112,615,258 40	110,619,695 85	2,847,500 57
1912	124,057,764 25	4,054,754 75	(7) 120,005,029 50	116,970,065 90	5,175,669 60
1913	151,525,110 04	4,150,024 45	127,595,085 61	124,521,097 90	2,697,639 81
1914	156,855,569 87	4,585,906 14	152,469,465 75	128,548,772 27	5,920,691 46
1915	141,190,895 75	4,576,115 55	156,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128 88
1916	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	155,555,210 15	2,755,091 87
1917	(8) 159,957,101 88	4,498,228 91	155,441,872 97	155,145,552 51	5,125,642 79
	3,165,158,956 76	168,921,271 46	2,996,217,665 50		

des recettes brutes.

EFFECTUES.		SOMMES	Parts du Trésor	Observations.
POUR chaque exercice.	D'UN L'ORIGINE.	à RECOURIR.	DANS LES RECETTES du chemin de fer. (a)	
208,997 50	268,997 50	»	208,997 50	(1) Y compris fr. 11,386-83 de primes perçues par l'administration des chemins de fer de l'Etat et dont le remboursement avait été déduit abusivement des recettes en 1849 (Voir Compte général des finances pour l'année 1852, pp. 116 et 154.)
825,132 85	1,094,150 55	»	1 094 150 55	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manège. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manège, on retrouve la recette nette de fr. 978,498 72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
1,416,982 94	2,511,113 29	»	2,511,113 29	(3) Recettes faites en 1875 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
5,097,835 10	5,608,946 69	»	5,608,946 69	(4) Voir renvoi (7).
4,249,825 04	9,858,771 73	»	9,858,771 73	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
5 553,167 05	15,193,938 78	»	15,193,938 78	(7) Y compris fr. 8,453-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 15,585,546-47.
6,226,553 66	21,420,272 44	»	21,420,272 44	(8) Déduction faite de la créance irrécouvrable des Bessins Houilliers, portée en mise en réserve, soit fr. 647,102-13.
7,458,774 29	28,879,046 75	»	28,879,046 75	(9) Recettes litigieuses à régler, savoir : Gand à Lecloo, fr. 226,861-32, déduction faite d'une somme de 200,000 francs, versée par la compagnie en 1892.
8,994,459 55	37,875,486 06	»	37,875,486 06	(a) Non compris les produits divers, voir annexe A.
11,226,510 87	49,099,796 93	»	49,099,796 93	
12,401,750 22	61,501,547 15	»	61,501,547 15	
15,572,575 05	75,071,120 18	»	75,071,120 18	
14,650,567 50	89,724,487 48	»	89,724,487 48	
12,077,885 05	101,802,572 51	»	101,802,572 51	
12,955,920 91	114,758,295 42	»	114,758,295 42	
14,671,190 87	129,409,484 29	»	129,409,484 29	
15,885,188 47	145,294,972 76	»	145,294,972 76	
16,915,207 54	162,208,180 50	»	162,208,180 50	
19,070,168 26	181,278,618 56	»	181,278,618 56	
21,767,885 59	205,046,551 15	»	205,046,551 15	
25,250,745 75	226,277,277 88	77,955 26	226,355,215 14	
25,081,188 25	249,558,166 15	170,865 49	249,509,529 63	
24,145,081 94	275,481,548 07	20,518 16	275,507,866 23	
25,621,258 09	299,102,786 16	»	299,102,786 16	
26,515,546 95	325,416,155 09	»	325,416,155 09	
27,760,104 15	355,176,257 24	41,515 55	355,217,752 79	
51,660,748 48	384,856,985 72	41,515 55	384,878,501 27	
50,588,840 21	415,425,825 93	»	415,425,825 93	
51,721,264 57	447,147,090 50	»	447,147,090 50	
55,741,551 10	480,888,621 70	»	480,888,621 70	
55,608,687 78	516,497,509 48	229,684 06	516,726,995 54	
54,691,557 91	551,188,847 59	646,700 40	551,855,547 79	
56,814,562 40	588,005,409 79	401,224 07	588,464,655 86	
58,194,890 85	626,198,500 62	447,572 54	626,645,675 16	
59,849,772 91	666,048,075 55	422,259 55	666,470,332 88	
41,825,050 89	707,875,104 42	450,574 77	708,505,679 49	
57,172,844 55	765,045,948 75	1,216,301 97	766,262,250 72	
58,428,526 16	825,474,474 91	2,465,260 96	825,957,735 87	
61,780,275 08	898,452,370 06	2,394,237 »	900,826,607 06	
15,177,622 07	»	»	»	
65,766,008 19	»	»	»	
15,585,546 47	975,583,721 72	1,497,708 25	977,081,452 95	
76,595,950 69	1,051,977,875 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
80,470,164 97	1,132,447,840 58	5,002,467 18	1,135,450,507 56	
87,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,527 30	
90,909,890 86	1,512,028,865 84	2,702,078 75	1,514,750,912 59	
1,491,185 78	»	»	»	
96,187,064 40	1,408,915,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
697,299 95	»	»	»	
109,517,042 72	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,165 11	
108,955,600 62	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
115,155,865 74	1,742,517,755 51	2,025,896 53	1,744,541,651 84	
117,599,508 14	1,859,917,045 45	2,025,896 55	1,861,940,959 98	
116,099,556 77	1,976,016,580 22	2,025,896 53	1,978,040,476 75	
115,700,015 10	2,091,716,595 52	2,025,896 53	2,093,740,491 85	
115,467,194 40	2,205,183,789 72	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
120,145,755 50	2,525,529,525 22	1,057,722 05	2,526,587,247 25	
127,221,757 71	2 452,551,282 95	1,057,722 05	2,453,609,004 96	
152,469,465 75	2,585,020,746 66	1,057,722 05	2,586,078,468 69	
156,614,780 22	2,721,655,526 88	1,057,722 05	2,722,693,248 91	
158,086 502 »	2,859,721,828 88	1,055,965 45	2,860,775,792 55	
155,268,975 10	2,995,990,805 98	(2) 226,861 52	2,996,217,665 50	

N^o X. — *Produits divers encaissés par le Département*

Années

ANNEES.	ALIENATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsidés des villes, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	de terrains.	de bâtimens.	de cafés- restaurants	d'horrages d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations d'hor- rages.
								et du matériel hors d'usage S		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	"
1836	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	692 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	25 "	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	693 23	"
1840	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	19,894 19	"	"	"	"	24,414 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 77	23,571 91	"	"	"	106 "	17,189 81	2,220 48	"
1843	"	310,662 07	24,534 91	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 11	"
1844	"	63,338 53	16,052 59	"	15 "	"	56 34	2,256 63	2,769 30	"
1845	"	157,624 05	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1846	"	305,630 90	13,512 40	"	26 "	"	306 50	208 "	2,460 18	"
1847	"	70,619 61	18,988 44	"	22,853 46	"	782 24	2,272 80	3,583 90	"
1848	"	59,933 38	17,025 86	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	"
1849	"	86,651 54	9,904 64	"	13,041 93	0,818 98	509 84	3,077 53	91 "	2,830 05
1850	"	38,985 90	9,050 78	"	12,899 "	6,117 60	582 50	1,435 50	1,137 10	661 10
1851	"	25,591 17	8,787 65	"	12,226 37	8,918 15	583 "	3,988 25	2,660 32	3,450 25
1852	"	2,716 50	8,760 19	"	27,021 87	11,545 45	642 50	5,749 35	7,638 22	3,955 83
1853	"	775 "	8,817 69	"	25,815 60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,090 "
1854	"	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 60	3,346 70	4,947 60
1855	"	9,130 30	8,770 79	"	28,235 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,795 40	47,537 25
1856	1,361,892 99	6,363 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	633 "	14,536 40	1,156 29	51,189 50
1857	"	18,709 74	10,463 68	355 "	26,870 90	12,088 32	813 "	13,203 70	5,119 70	12,884 50
1858	"	43,187 92	11,173 32	374 81	28,145 63	16,394 05	919 "	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	211 67	29,435 58	9,328 30	1,061 "	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	"	34,135 77	9,658 12	3,759 "	30,328 75	11,688 02	1,984 "	199 "	3,429 80	3,975 50
1861	"	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154 "	2,461 70	3,234 93	3,694 50
1862	"	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,103 63	17,910 90	1,990 "	5,975 50
1863	104,000 "	1,905 83	12,084 57	1,115 93	29,867 15	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000 "	53,113 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,364 40	3,868 30	3,266 50
1865	"	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 14	5,281 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 "	1,261 "	8,068 60	6,12 93	3,379 50
1867	5,156 50	19,063 12	10,538 98	960 "	54,844 56	10,638 06	1,211 50	37,591 "	9,777 "	4,755 54
1868	"	2,605 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,089 25	2,927 50
1869	"	129,148 73	10,559 05	2,120 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761 "
1870	"	18,250 69	10,970 24	1,852 88	(1)	8,901 96	1,573 75	20,566 20	9,168 60	14,369 "
1871	"	15,308 49	11,235 57	1,354 18	"	13,561 53	3,579 30	9,406 "	13,457 76	11,089 70
1872	"	5,241 09	11,823 27	20,295 61	"	15,521 41	2,609 26	95,453 30	16,629 05	7,750 40
1873	"	2,423 68	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,651 70	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	"	11,229 65	12,746 70	9,611 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,925 "
1875	"	7,573 50	76,259 25	16,815 03	"	12,156 74	2,094 65	6,682 40	23,150 50	10,611 80
1876	"	105,708 65	13,867 69	19,453 69	"	13,460 61	2,628 15	4,127 "	26,898 15	5,484 72
1877	"	40,231 89	20,198 77	20,115 70	"	13,294 95	1,723 83	16,244 "	22,347 10	7,104 40
1878	"	227,271 63	32,057 73	18,296 43	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,495 85
1879	"	100,957 16	28,210 64	16,368 94	"	21,418 50	1,655 20	16,356 "	12,314 30	7,218 51
1880	"	121,263 86	29,262 65	13,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1881	"	233,102 05	29,662 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,500 16
1882	"	104,258 53	27,595 89	14,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623 86
1883	"	121,400 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1884	"	77,598 36	21,568 10	16,525 35	"	13,228 95	314 34	6,949 "	18,13 10	10,721 50
1885	"	60,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,538 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1886	"	69,553 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	8,685 70
1887	"	161,565 43	22,984 43	14,429 05	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,094 70
1888	"	111,474 39	22,326 38	11,059 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,932 01
1889	"	159,874 82	22,137 88	4,744 07	"	10,059 96	"	10,559 50	13,215 73	2,950 50
1890	"	63,168 35	20,976 68	6,464 56	"	7,460 54	"	6,700 "	1 5,12042	2,161 50
1891	"	43,780 79	10,783 25	7,129 21	"	7,424 75	"	19,508 62	15,824 "	6,433 "
1892	"	(2) 37,105 88	21,093 65	6,888 27	"	7,501 85	"	6,415 "	19,543 35	23,066 "
	1,753,074 87	3,725,061 58	912,595 70	317,302 50	700,605 42	521,864 50	58,940 83	718,298 56	536,942 89	374,478 28

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

(2) Fr. 1,106-08, encaissés en 1892 pour l'exercice 1891, ont été reportés à ce dernier exercice, voir p. 49.

des Finances pour compte du chemin de fer.

1835 à 1892.

Argent non réclamé	Droits d'affichage	Excédants de droits d'ancien sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Roderances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Ensemble (col. 3 à 15).	Droits de magasinage	A comptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 16, 17 et 18)	TOTAUX. (col. 1, 2 et 19)
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
"	"	"	"	"	365	"	"	365	365
"	"	"	"	"	461 16	"	"	461 16	461 16
"	"	"	"	"	892 24	"	"	892 24	892 24
"	"	"	"	"	434 26	"	"	434 26	434 26
"	"	"	"	"	33,061 62	"	"	33,061 62	33,061 62
"	"	"	"	"	20,779 33	"	"	20,779 33	20,779 33
"	"	"	"	"	55,475 43	"	"	55,475 43	70,518 74
"	"	"	"	"	43,088 20	"	"	43,088 20	291,603 07
"	"	"	"	"	34,382 54	"	"	34,382 54	345,244 61
"	"	"	"	"	21,149 88	"	"	21,149 88	84,188 41
"	"	"	"	"	19,099 09	"	"	19,099 09	176,724 01
"	"	"	"	"	16,533 08	10,465 11	"	26,998 19	332,629 09
"	"	"	"	"	49,480 84	31,171 61	"	79,652 45	130,272 09
"	"	2,245 44	"	"	58,460 85	16,589 83	"	75,050 68	131,981 06
"	"	48 42	"	"	39,325 39	10,771 36	"	50,096 75	136,748 29
178 59	"	124 81	"	"	32,176 98	15,073 08	"	47,250 06	86,235 96
67 79	"	101 84	"	"	40,803 62	9,023	"	49,826 62	75,417 79
"	"	"	"	"	65,453 41	5,376 05	"	70,829 46	73,574 06
285 77	"	"	"	"	57,302 16	14,381	"	67,683 16	68,458 16
146 87	"	"	"	"	60,342 21	20,493 08	"	80,835 29	85,368 51
"	"	"	"	"	104,251 24	9,575 13	"	113,826 37	122,956 67
615 75	"	"	"	"	119,465 77	7,082 07	"	126,548 41	1,491,826 93
228 60	"	"	"	"	82,027 40	9,300 02	"	91,327 42	110,837 16
2,089 81	"	"	"	"	72,553 20	30,327 10	"	102,880 30	146,068 22
673 46	"	"	"	"	67,347 29	29,222 11	"	96,569 40	418,871 77
992 96	"	"	"	"	66,015 15	17,910 02	"	83,925 17	118,060 94
1,032	"	"	"	"	66,515 22	15,411 81	"	81,927 03	108,520 06
730 57	"	"	"	"	81,005 67	32,449 94	"	113,455 61	114,761 72
330 84	"	"	"	"	80,918 95	27,059 77	"	107,978 72	213,884 55
1,067 56	"	"	"	"	70,926 08	19,988 24	140,000	230,914 32	287,027 60
279 95	"	"	"	"	75,590 67	9,276 13	20,000	104,866 80	118,173 40
666 59	1,425 60	"	"	"	97,231 88	730 06	20,000	117,961 64	121,990 17
1,160 60	13,468 85	"	"	"	144,976 09	189 63	20,000	165,165 72	189,367 34
1,509 70	10,296 55	"	"	"	135,369 94	122 64	"	135,492 58	138,297 91
1,976 24	19,398 85	"	"	"	122,226 75	48	"	122,274 75	251,423 48
772 73	(1)	"	"	"	68,195 36	(1)	"	68,195 36	86,446 05
511 43	"	"	"	"	64,498 47	"	"	64,498 47	70,806 96
2,920 74	"	"	"	"	172,988 04	"	"	172,988 04	178,332 13
2,601 60	"	"	7,483 80	"	153,768 14	"	"	153,768 14	156,191 62
1,325 27	"	"	22,223 97	"	125,834 43	"	"	125,834 43	137,064 08
2,010 99	"	"	22,508 42	"	171,839 78	"	"	171,839 78	179,463 28
1,899 94	"	"	21,915 47	"	109,735 42	"	"	109,735 42	215,444 07
2,628 51	"	"	"	"	103,656 99	"	"	103,656 99	152,890 88
1,547 47	"	"	"	"	98,794 68	"	"	98,794 68	326,066 31
1,556 90	"	"	"	"	105,708 99	"	"	105,708 99	205,766 15
3,265 87	"	"	"	"	88,786 01	"	"	88,786 01	212,049 67
1,271 46	"	"	"	"	102,343 69	"	"	102,343 69	337,445 74
1,765 67	"	"	"	"	90,131 37	"	"	90,131 37	194,309 90
2,177 43	"	"	"	"	101,088 62	"	"	101,088 62	222,547 19
2,779 03	"	"	"	"	90,285 39	"	"	90,285 39	167,583 73
2,738 65	"	"	"	"	104,474 24	"	"	104,474 24	184,687 02
1,919 23	"	"	"	323 61	89,887 36	"	"	89,887 36	159,740 57
1,947 86	"	"	"	371 80	79,981 89	"	"	79,981 89	241,550 32
1,802 40	"	"	"	487 27	87,506 41	"	"	87,506 41	198,980 60
1,482 95	"	"	"	563 88	64,714 47	"	"	64,714 47	224,589 29
2,127 26	"	"	"	912 36	60,923 32	"	"	60,923 32	124,091 67
2,210 32	"	"	"	2,031 34	80,344 49	"	"	80,344 49	124,125 28
2,939 69	"	"	"	654 54	88,047 35	"	"	88,047 35	125,153 23
60,256 71	50,539 85	2,520 51	74,131 66	5,344 80	4,334,072 30	342,037 42	240,000	4,876,109 72	10,354,246 57

N° XI. — Recettes brutes de l'exploitation par

1835-

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaliers.	COLIS par expéd. (services intérieur et mixtes.)	PRETITS PAQUETS (Services internationaux)	FINANCES.	EQUIPAGES.	CHEVAUX.
1835	253,997 50	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,988 58	"	16,934 86	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 30	"	"	"	"	"	"
1839	3,636,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	68,697 50	"
1840	4,016,950 33	"	132,251 60	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1841	4,113,754 78	"	127,240 40	"	"	"	25,113 97	130,718 80	"
1842	4,682,134 61	"	297,570 89	"	"	"	28,607 "	176,032 "	"
1843	5,454,906 10	"	339,131 17	"	"	5,004 12	29,289 05	170,515 97	"
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	33,088 05	38,616 90	206,334 "	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 21	"	"	59,360 34	43,060 60	192,379 "	"
1846	6,893,047 54	"	484,136 65	"	"	46,721 54	41,333 07	201,690 30	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	91,891 98	48,017 65	170,938 "	"
1848	6,007,225 "	"	415,785 88	"	"	105,390 22	45,035 06	93,188 43	"
1849	6,461,472 "	"	486,182 "	"	"	71,258 22	55,076 01	71,976 "	"
1850	7,312,524 97	"	618,915 09	"	"	62,593 49	58,244 57	88,828 80	"
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	95,025 29	72,124 52	81,730 39	"
1852	8,288,319 49	"	617,793 34	"	"	128,624 04	76,865 79	60,389 30	"
1853	8,763,922 "	"	631,399 "	"	"	172,169 36	73,495 "	57,508 "	17,351 65
1854	9,246,630 "	"	608,193 50	"	"	183,631 37	121,054 25	34,956 "	31,775 10
1855	9,755,749 32	"	670,546 42	"	"	223,131 10	124,601 "	25,783 "	60,530 05
1856	10,100,181 18	"	623,796 21	"	"	286,784 "	121,933 96	21,608 "	61,766 45
1857	10,429,324 47	"	627,042 24	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,027 85
1858	10,438,462 86	"	556,392 61	"	"	319,062 01	144,465 53	18,173 20	88,179 00
1859	10,721,142 36	"	549,707 31	"	"	332,207 32	163,588 81	19,334 50	87,917 07
1860	11,395,873 53	"	516,015 36	"	"	380,818 03	169,338 38	16,231 60	108,160 70
1861	12,415,331 22	"	549,659 76	"	"	401,632 03	152,507 53	17,665 96	131,502 42
1862	12,408,172 44	"	548,592 64	"	"	417,493 36	113,376 39	14,919 30	114,533 55
1863	12,588,147 26	"	544,136 59	"	"	457,996 95	131,976 93	16,879 30	142,250 84
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,498 97
1865	14,589,835 79	"	598,910 05	"	"	491,055 93	156,623 10	15,990 70	47,094 20
1866	13,335,385 39	"	508,092 19	"	221,704 62	498,918 09	198,969 40	12,266 91	54,129 06
1867	13,043,107 "	"	628,746 03	"	276,594 53	523,438 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1868	15,239,140 76	"	640,300 14	"	319,073 07	578,100 25	267,445 13	14,896 14	46,325 30
1869	16,025,449 95	"	633,264 05	"	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	354,258 10	693,795 14	313,548 92	16,784 87	68,525 94
1871	20,468,186 91	"	964,208 94	"	490,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	75,212 68
1872	21,648,343 63	"	805,543 45	"	503,232 03	854,305 23	341,000 12	18,117 37	60,166 04
1873	26,064,244 47	"	847,890 24	"	653,499 45	958,076 03	368,559 14	18,930 76	68,077 14
1874	27,803,519 16	"	881,514 84	"	752,942 22	973,014 61	323,664 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 54	"	878,118 28	"	822,139 42	1,024,714 47	317,529 19	21,659 03	95,185 55
1876	29,608,685 55	"	853,295 62	"	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 "	94,110 24
1877	29,139,970 10	"	806,630 96	"	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,235 67	91,831 03
1878	30,655,440 44	"	844,857 24	"	876,040 56	942,905 69	266,502 37	22,315 59	98,645 98
1879	30,751,072 24	"	833,537 29	"	921,636 98	954,023 43	247,049 54	21,393 37	111,410 70
1880	37,787,012 38	"	902,272 28	"	964,981 "	1,170,855 59	228,500 53	33,311 69	119,073 46
1881	36,188,888 37	"	900,868 56	"	954,504 83	1,337,869 39	241,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,890 03	"	937,051 03	"	973,648 67	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,260 95
1883	39,425,171 80	"	967,707 45	13,272 "	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	43,824 77	154,197 25
1884	39,491,765 90	"	1,022,363 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	160,574 14
1885	41,725,313 05	"	1,013,266 60	28,196 50	999,286 32	1,887,632 78	212,961 28	50,485 12	157,575 05
1886	38,731,149 65	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,669 22
1887	40,001,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,633 78	198,611 24	41,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 96	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 01	143,411 90	1,023,981 26	35,115 "	1,065,637 29	1,974,796 40	218,403 59	47,515 60	173,570 39
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,099,577 15	155,870 60	1,108,934 92	43,064 "	1,149,377 76	2,030,088 78	231,978 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,313,225 46	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	60,130 47	177,646 98
	1,092,369,723 66	960,421 "	37,416,789 98	323,793 "	21,884,046 58	40,045,360 27	9,323,885 33	3,043,468 17	4,241,950 92

(1) Voir détails des produits extraordinaires, annexe XII.

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1892.

		TRAINS DE MARCHANDISES.					ENSEMBLE.	Années.
PRODUITS extraordinaires (¹)	TOTAL.	MESAGERIES (Petites marchandises).	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires. (²)	TOTAL.		
"	268,997 50	"	"	"	"	"	268,997 50	1835
"	825,132 83	"	"	"	"	"	825,132 83	1836
"	1,416,952 94	"	"	"	"	"	1,416,952 94	1837
"	3,039,239 12	"	58,591 28	"	"	58,591 28	3,097,831 40	1838
"	3,837,636 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,805 04	1839
"	4,307,759 54	92,448 22	908,237 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
"	4,396,836 93	310,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,495 71	6,226,333 66	1841
"	5,185,244 53	408,161 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
"	6,998,845 41	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
"	6,839,319 91	886,419 10	3,268,162 84	124,840 3	107,539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844
"	7,109,631 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123 542 51	5,291,115 84	12,401,750 22	1845
"	7,636,931 10	950,380 96	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846
"	7,676,726 14	960,511 12	5,781,612 76	98,973 "	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
20,350 "	6,686,975 61	715,990 19	4,679,919 54	98,038 67	46 821 60	5,540,810 "	12,227,775 61	1848
16,240 "	7,162,201 23	522,028 78	5,359,913 "	129,791 "	67,494 77	6,070,227 55	13,241,431 78	1849
14,285 "	8,155,392 82	572,940 66	6,104,868 "	133,517 "	92,628 "	6,903,933 66	15,059,346 43	1850
14,610 "	9,198,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,098,537 18	16,288,464 87	1851
15,092 50	9,187,101 46	621,301 63	7,236,662 46	145,056 28	146,111 86	8,150,131 23	17,337,238 60	1852
14,790 "	9,732,633 01	828,219 54	8,769,455 "	161,789 35	186,230 "	9,945,593 89	19,678,228 90	1853
12,760 "	10,211,000 22	1,013,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,097,739 23	1854
13,037 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,116 74	1855
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,412 "	190,904 53	344,413 84	13,341,988 08	24,578,610 38	1856
21,910 "	11,654,230 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857
16,980 "	11,601,716 11	1,217,959 09	13,717,133 60	201,528 28	519,583 93	15,676,209 90	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,891,527 27	1,300,283 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,189,472 43	29,080,999 70	1859
23,200 55	12,519,639 93	1,391,321 86	14,966,608 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,994 38	1860
23,265 "	13,694,463 92	1,602,901 46	17,493,965 51	298,291 53	559,642 21	19,956,800 71	31,651,261 63	1861
10,995 55	13,628,083 21	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32,549,265 76	1862
10,161 90	14,191,549 79	2,013,958 30	16,759,094 87	296,159 91	607,672 72	19,676,885 80	31,868,433 59	1863
11,092 "	14,789,244 27	2,096,181 86	18,063,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309,758 31	39,099,602 38	1864
10,914 99	15,910,456 78	2,083,698 55	18,616,025 80	426,596 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
10,939 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,766,830 06	480 219 79	1,265,260 94	23,318,577 74	31,188,974 36	1866
12,404 51	16,763,201 18	2,072,214 48	19,566,664 10	445,539 10	1,153,771 09	23,238,191 77	40,001,392 93	1867
11,411 66	17,118,722 43	2,458,704 11	20,338,401 77	474,491 33	1,362,011 32	24,733,608 53	41,852,330 98	1868
17,162 "	17,967,513 04	2,456,438 41	20,704,233 18	454,641 71	1,805,423 56	25,420,711 86	43,387,254 90	1869
25,234 60	18,255,650 06	2,452,424 09	22,136,617 97	481,939 54	1,949,527 56	27,020,829 16	45,306,479 22	1870
22,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	24,699,821 87	631,230 62	4,929,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871
21,224 74	21,245,832 41	3,012,936 67	28,574,124 70	615,168 65	3,216,166 01	45,418,456 05	69,664,288 46	1872
68,612 49	29,045,769 71	3,570,699 91	50,565,319 27	696,213 79	1,943,172 "	56,775,406 97	85,822,196 70	1873
176,948 57	31,018,424 23	3,762,871 88	49,002,203 20	739,166 70	2,638,041 73	36,142,283 51	87,163,707 76	1874
187,374 35	32,613,653 83	3,997,446 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,391 98	89,124,045 81	1875
220,404 62	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,838,972 71	57,598,167 52	91,519,922 81	1876
232,802 09	32,333,054 59	4,008,959 29	50,858,582 12	887,849 72	2,221,219 12	57,976,640 23	90,309,704 84	1877
256,880 75	33,963,608 62	4,248,364 95	51,249,837 84	879,489 87	2,355,767 64	61,733,490 30	93,697,098 92	1878
255,767 44	34,100,940 99	4,415,251 99	58,779,637 97	887,799 02	1,901,531 37	65,981,220 35	100,085,161 34	1879
274,682 29	41,474,689 22	4,697,768 65	61,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310,593 18	113,785,288 40	1880
360,183 36	40,151,065 60	4,915,533 52	65,648,675 91	1,003,185 07	1,673,681 17	73,241,077 67	113,396,143 27	1881
347,770 94	42,801,823 64	5,156,593 52	64,558,926 24	1,012,940 75	1,716,012 26	76,434,477 77	119,256,301 41	1882
372,300 77	44,429,861 06	5,203,355 95	69,241,688 35	1,113,858 91	1,858,888 88	77,417,792 09	121,847,653 15	1883
440,252 39	44,209,683 37	5,703,019 65	67,124,674 69	1,109,724 87	1,946,098 56	75,893,517 77	120,103,201 14	1884
468,934 22	46,553,670 92	5,219,047 98	61,897,129 89	1,086,111 20	1,911,472 "	73,115,761 07	119,609,431 99	1885
443,196 36	43,600,561 51	5,334,670 78	64,289,377 81	1,176,364 90	2,038,646 30	72,839,059 79	116,439,621 30	1886
470,716 23	44,924,198 40	5,437,896 63	70,212,821 43	1,156,289 13	2,326,558 64	79,133,565 83	124,057,761 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,508,509 26	75,196,709 85	1,199,668 21	2,438,458 02	84,312,336 34	131,525,110 04	1888
470,716 23	48,267,581 57	5,365,843 30	79,065,800 35	1,196,361 69	2,759,980 95	88,587,788 30	139,855,369 87	1889
448,748 29	50,170,989 98	5,826,231 91	81,970,947 11	1,271,100 34	2,871,626 11	91,039,905 77	141,199,895 75	1890
448,041 57	51,508,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,272,928 35	3,019,506 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
442,850 90	51,976,126 66	6,185,680 "	78,290,858 "	1,224,489 21	2,883,879 14	88,588,077 35	140,564,204 01	1892
7,250,346 82	1,216,898,788 73	143,025,470 45	1,709,265,150 41	28,775,923 67	67,800,705 63	1,948,867,250 16	3,165,766,038 89	

Produits indirects (annexe X)

4,876,109 72

Ensemble. fr

1,170,612,148 61

Créance irrécouvrable (annexe IV)

— 627,102 13

Recette depuis l'origine

3,170,015,016 48

N° XII. — Développement des produits extraor

1835-

ANNEES.	SERVICE DES VOYAGEURS.										
	CARDE DE BAGAGES	LOYER DES BUFFETS	DROIT D'AFFICHAGE	VENTE de livres dans les sta- tions, wagons-lits prises d'eau, etc	REMISE à domicile des colis postaux et non pos- taux	CARTES de circulation Place- ment d'appareils et de bascule, auto- matiques	TOTAL.	AMENDES pour fausses declara- tions.	FORMALITES en douane	DEPOT et magasinage	RETARD dans le chargement et le déchargement
1835	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1839	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1840	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1841	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1842	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1843	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1844	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1845	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1846	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1847	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1848	"	"	"	"	"	21,350 "	20,350 "	"	"	"	"
1849	"	"	"	"	"	16,240 "	16,240 "	"	"	"	"
1850	"	"	"	"	"	14,285 "	14,285 "	"	"	"	"
1851	"	"	"	"	"	14,610 "	14,610 "	"	"	"	"
1852	"	"	"	"	"	15,092 50	15,092 50	"	"	"	"
1853	"	"	"	"	"	11,790 "	14,790 "	"	"	"	"
1854	"	"	"	"	"	12,760 "	12,760 "	"	"	"	"
1855	"	"	"	"	"	13,097 50	13,097 50	"	"	"	"
1856	"	"	"	"	"	14,482 50	14,482 50	"	"	"	"
1857	"	"	"	"	"	21,910 "	21,910 "	"	"	"	"
1858	"	"	"	"	"	16,950 "	16,980 "	"	"	"	"
1859	477 40	"	"	"	"	18,152 50	18,629 90	"	19,339 41	17,087 75	"
1860	5,010 55	"	"	"	"	18,193 "	23,200 55	"	29,411 93	31,585 27	"
1861	5,840 "	"	"	"	"	17,415 "	23,265 "	"	33,931 17	28,398 16	"
1862	6,115 55	"	"	"	"	4,880 "	10,995 55	"	31,491 19	28,073 01	"
1863	7,436 90	"	"	"	"	2,725 "	10,161 90	"	38,377 05	22,652 85	"
1864	8,434 50	"	"	"	"	2,657 50	11,092 "	"	28,828 65	30,104 93	"
1865	9,067 49	"	"	"	"	1,447 69	10,914 99	"	32,746 45	36,469 84	"
1866	9,122 46	"	"	"	"	1,817 50	10,939 96	"	39,264 97	42,605 91	"
1867	10,907 01	"	"	"	"	1,497 50	12,404 51	"	42,891 40	56,808 51	"
1868	12,331 66	"	"	"	"	1,110 "	13,441 66	4,009 75	38,222 85	52,431 14	"
1869	14,224 50	"	"	"	"	2,917 50	17,162 "	1,321 23	53,367 45	53,353 96	"
1870	14,787 10	"	"	"	"	10,477 50	25,264 60	1,377 82	45,429 92	69,105 70	"
1871	18,150 35	"	"	"	"	4,040 "	22,190 35	1,316 36	48,913 89	100,232 38	150,141 71
1872	18,777 24	"	"	"	"	2,417 50	21,224 74	2,327 56	64,743 20	53,681 40	137,313 08
1873	22,731 20	"	43,798 79	"	"	2,082 50	68,612 40	2,028 38	97,413 02	26,475 31	134,075 21
1874	30,863 61	"	143,727 96	"	"	2,355 "	176,945 57	4,083 62	101,480 14	27,200 96	154,628 56
1875	35,916 51	"	145,855 34	"	"	2,572 50	187,374 35	5,708 91	178,451 95	32,215 09	159,962 82
1876	36,051 61	"	182,190 43	"	"	2,132 50	220,404 6	7,221 88	138,823 20	53,648 72	179,095 38
1877	39,141 17	146,148 09	31,132 48	11,299 75	"	2,080 "	232,802 09	6,733 34	131,920 41	48,916 41	143,171 95
1878	47,791 42	140,411 69	43,268 37	25,989 27	"	2,430 "	256,883 75	4,839 99	138,531 46	42,313 63	123,551 45
1879	42,353 43	147,738 25	43,000 53	19,914 93	"	2,760 "	255,767 44	3,705 81	141,082 61	60,782 29	147,481 38
1880	47,560 30	180,596 44	23,440 "	20,150 05	"	2,935 50	274,682 99	4,742 19	172,316 79	65,732 60	213,928 45
1881	50,379 96	259,039 95	29,493 55	18,939 90	"	2,335 "	360,185 36	5,415 14	181,241 37	59,963 19	167,143 21
1882	49,951 89	251,013 57	24,281 "	19,530 "	"	2,952 50	347,770 96	5,716 36	131,578 25	58,956 62	141,472 "
1883	55,075 45	257,216 45	22,366 81	21,791 28	11,033 25	2,307 50	372,300 7	5,891 35	190,278 70	58,405 36	178,269 07
1884	55,917 30	265,747 11	16,465 29	31,953 34	60,183 35	6,935 "	440,252 39	5,919 36	197,775 37	49,436 55	134,866 79
1885	61,787 45	281,768 12	21,959 08	17,105 32	61,469 25	10,625 "	468,914 22	7,224 "	137,251 55	52,958 22	123,633 45
1886	59,603 25	279,740 38	22,385 48	15,985 "	68,451 25	"	443,196 31	4,611 25	192,263 "	52,254 34	132,534 20
1887	63,364 98	253,893 31	22,082 45	14,403 37	74,756 90	12,125 24	470,716 25	9,618 35	201,965 85	54,744 89	145,070 08
1888	61,762 41	275,769 59	22,120 78	15,531 12	77,875 80	13,615 98	466,675 71	3,165 26	216,458 86	54,038 71	181,142 65
1889	61,721 71	278,599 82	22,282 67	15,801 87	79,699 "	11,607 16	470,716 25	4,856 42	226,779 25	53,831 32	183,618 64
1890	66,166 85	263,579 13	27,144 76	10,467 97	84,390 45	"	448,748 29	17,314 16	225,657 55	58,849 69	245,368 19
1891	69,946 24	260,515 13	29,568 85	"	88,111 35	"	448,041 57	9,524 98	234,370 63	60,505 "	205,321 27
1892	74,010 65	244,617 33	31,210 99	"	91,011 95	"	442,850 90	8,842 15	220,093 "	61,236 11	148,975 83
	1,176,871 22		5,029,599 17		706,032 55	346,843 88	7,259,346 82	137,867 59	4,121,348 47		5,194,017 33

dinaires compris dans les annexes IX et XI.

1892.

SERVICE DES MARCHANDISES.										ENSEMBLE
LOYER de locomotives, ten- ders et matériel, eau d'alimentation	LOYER de tapisseries	DECHARGEMENT d'office	TRACTION sur les raccordements et entretien de la voie	REDEVANCES pour usage de quais, Voies	LOCATION de terrains et de vidanges.	REDEVANCES pour utilisation du matériel de l'Etat sur les lignes étra- ngères, usage locatif de sta- tions de l'Etat par ses agents part des sacrifices dans les déplacements d'appointement	SURTAXES non réclamées	RECETTES diverses	TOTAL.	des PRODUITS extra- ordinaires.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	9,472 38	9,472 38	9,472 38
"	"	"	"	"	"	"	"	412 85	412 85	442 85
"	"	"	"	"	"	"	"	53,166 85	53,166 85	53,166 85
"	"	"	"	"	"	"	"	30,928 12	30,928 12	30,928 12
"	"	"	"	"	"	"	"	107,539 02	107,539 02	107,539 02
"	"	"	"	"	"	"	"	123,542 51	123,542 51	123,542 51
"	"	"	"	"	"	"	"	200,682 74	200,682 74	200,682 74
"	"	"	"	"	"	"	"	178,902 60	178,902 60	178,902 60
"	"	"	"	"	"	"	"	46,821 60	46,821 60	67,171 60
"	"	"	"	"	"	"	"	67,494 77	67,494 77	63,734 77
"	"	"	"	"	"	"	"	92,628 "	92,628 "	106,913 "
"	"	"	"	"	"	"	"	164,927 63	164,927 63	179,537 63
"	"	"	"	"	"	"	"	116,111 86	116,111 86	161,201 36
"	"	"	"	"	"	"	"	186,230 "	186,230 "	201,020 "
"	"	"	"	"	"	"	"	202,732 "	202,732 "	215,492 "
"	"	"	"	"	"	"	"	288,582 50	288,582 50	301,680 "
"	"	"	"	"	"	"	"	344,413 84	344,413 84	358,896 34
"	"	"	"	"	"	"	"	400,927 28	400,927 28	422,837 28
"	"	"	"	"	"	"	"	519,588 93	519,588 93	536,568 93
3,398 50	1,434 50	2,757 60	61,042 17	"	"	326,728 40	933 71	69,209 48	601,931 52	520,501 42
9,403 64	2,379 50	2,529 69	63,697 90	"	"	317,320 45	894 78	17,097 74	474,320 90	497,521 45
25,061 60	3,640 "	3,565 30	81,542 48	"	"	394,549 70	575 64	8,358 16	559,642 21	582,907 21
26,684 50	2,147 47	3,323 60	72,091 64	"	"	417,388 75	1,964 27	16,427 17	602,501 63	613,497 18
15,361 "	2,726 50	2,449 70	94,698 83	"	"	420,906 32	1,118 36	9,382 05	607,672 72	617,534 62
18,425 92	2,922 "	2,418 90	130,296 53	"	"	554,577 15	1,249 22	9,373 98	808,197 28	819,289 28
14,895 29	1,658 50	3,500 25	168,454 42	"	"	966,966 01	1,683 75	30,814 64	1,276,792 13	1,287,707 14
10,070 10	521 25	3,973 75	161,361 07	"	"	971,265 86	3,015 17	30,161 80	1,265,260 94	1,276,200 90
506 "	708 50	4,539 43	91,255 11	9,824 87	"	922,221 48	3,379 05	21,638 54	1,153,774 09	1,166,178 60
817 50	1,021 05	5,324 99	74,804 68	11,962 97	"	1,052,589 13	3,888 61	16,888 65	1,262,011 32	1,273,452 98
1,696 74	1,571 "	6,700 11	118,817 67	11,132 01	"	1,536,177 70	2,381 37	18,824 30	1,805,423 56	1,822,585 56
2,180 61	2,168 "	11,827 93	133,041 69	9,768 30	"	1,584,542 83	4,180 51	86,207 25	1,049,827 56	1,975,092 16
13,775 19	2,129 75	17,605 12	174,002 31	8,912 28	"	4,292,598 14	6,353 55	113,427 10	4,929,440 30	4,951,630 65
41,726 53	3,789 25	10,526 01	166,032 14	4,728 38	"	2,289,939 25	9,396 89	429,942 32	3,216,166 03	3,237,390 77
48,171 60	4,188 55	8,940 54	221,282 90	11,550 31	"	1,198,624 98	8,775 45	175,342 75	1,913,172 "	2,011,784 49
55,262 62	800 20	19,317 45	220,773 34	19,294 80	"	1,317,018 41	8,107 27	677,063 31	2,638,041 73	2,814,990 30
54,367 35	806 05	25,392 91	213,805 68	14,534 67	"	900,243 71	10,088 37	115,470 43	1,731,047 95	1,918,422 30
47,478 38	1,345 70	40,850 40	309,000 58	16,020 05	"	897,589 06	9,108 91	158,789 40	1,858,972 71	2,079,377 33
271,255 48	1,908 70	39,890 81	310,709 91	12,713 40	"	1,165,770 52	9,421,97	78 893 08	2,221,249 12	2,434,051 21
326,618 11	2,032 10	31,050 27	366,786 97	11,257 32	"	1,248,585 19	5,487 71	49,593 41	2,355,767 64	2,612,648 39
269,822 11	1,752 "	27,466 34	417,336 77	9,364 49	"	787,040 56	9,002 56	23,064 45	1,901,531 37	2,157,298 11
342,072 40	4,445 72	29,807 "	198,740 56	9,364 49	"	825,174 79	9,443 71	30,245 75	2,126,010 49	2,400,658 78
305,732 36	9,564 70	22,012 51	269,106 76	6,792 30	"	613,414 66	2,731 60	30,561 15	1,673,681 17	2,033,866 53
370,748 84	8,659 38	21,322 31	190,281 31	6,328 29	"	692,110 85	2,133 42	34,704 58	1,718,012 26	2,063,784 22
393,396 14	1,757 40	29,188 29	200,828 88	7,815 37	"	683,618 76	4,147 87	98,256 69	1,658,888,68	2,231,189 65
320,436 01	1,718 93	11,942 71	205,382 11	5,503 17	15,449 46	871,535 12	3,009 75	99,863 17	1,968,098 56	2,386,350 90
242,957 45	1,619 10	35,371 37	174,351 32	5,154 02	14,342 75	990,610 41	2,685 30	65,033 08	1,913,472 "	2,382,406 22
248,192 35	1,445 40	31,063 30	166,033 32	4,571 71	15,420 09	1,147,764 25	2,327,20	3,036 15	2,038,646 36	2,481,842 68
22,012 85	806 50	37,717 17	192,577 91	1,013 66	18,045 57	1,511,714 97	2,543 75	121,237 13	2,326,558 61	2,797,274 89
35,030 50	685 20	32,760 56	191,304 81	13,176 11	19,868 96	1,630,631 84	2,500 25	58,094 30	2,438,458 02	2,905,133 73
27,387 55	1,248 "	32,539 20	211,197 26	8,703 80	21,833 39	1,877,762 31	2,927 27	107,263 47	2,759,980 98	3,230,897 19
40,012 98	1,123 50	34,473 47	219,855 56	7,982 26	34,625 49	1,887,389 14	1,696 86	97,297 28	2,871,626 41	3,320,374 70
22,481 92	519 45	43,195 10	207,883 53	8,125 98	27,079 01	2,160,476 16	1,072 68	37,910 91	3,019,506 59	3,487,548 18
38,186 33	2,906 77	42,123 13	214,940 51	4,436 46	36,658 57	2,008,878 22	728 14	95,368 91	2,683,679 14	3,326,730 04
3,669,952 66	78,280 72	695,522 53	6,750,541 42	203,523 29	10,551,768 40	138,981 13	6,257,482 09	67,800,705 63	75,060,052 45	

N° XIII. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État*

	1870.	1875.	1880.	1881.	1882.	1883.
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 54	239,991,481 52	279,086,674 99	289,277,102 53	297,502,398 87	300,150,008 81
Lignes en construction	a) 17,351,532 70	a) 12,610,006 95	a) 215,803 07	a) 1,658,705 65	a) 1,747,735 56	a) 6,037,082 30
Aliénation d'immeubles, subsides, etc.	a) 3,566,254 29	a) 3,607,133 50	a) 4,207,814 71	a) 4,441,901 16	a) 4,552,039 "	a) 4,671,999 84
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/23 août 1885, 10 décembre 1876, 1 ^{re} et 26 juin 1877 et 5-10 juin 1878.	"	"	77,614,905 88	92,893,851 63	117,602,051 62	122,090,151 63
en exploitation.	"	"	a) 12,404,994 12	a) 14,692,648 37	a) 9,505,948 38	a) 13,753,014 12
en construction.	"	"	"	"	"	"
Parachèvement y relatif	"	"	1,107,577 02	1,863,533 28	3,845,545 70	4,735,795 58
Ensemble pour lignes de l'État.	189,779,143 53	256,208,621 97	374,697,555 79	404,830,742 62	434,555,719 13	451,438,052 31
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1873 et comptant en 1877)	"	6,514,151 92	(1) 6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877).	"	"	(2) 52,703,069 51	52,703,069 51	52, 03,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisoual	"	"	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turnhout	"	"	"	"	4,300,000 "	4,300,000 "
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-litige)	"	"	12,500,000 "	12,500,000 "	12,500,000 "	12,500,000 "
Marbelan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	"	"	"	6,077,269 74	6,360,073 13	6,577,759 35
Réseau des Flandres. { Coût	"	"	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72
{ Remboursement des cautionnements	"	"	"	"	"	61,219 70
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités)	"	"	194,208,660 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "
Luxembourg.	"	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	"	"
en charge { actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	"	74,399,400 "	74,399,400 "	"	127,355,106 80	127,355,106 80
des { actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	"	18,327,125 "	18,327,125 "	92,726,525 "	"	"
des { primes (converties en 3 1/2, en 1885).	"	"	"	"	"	"
Coût des lignes rachetées.	10,525,041 76	144,394,300 48	423,839,811 87	429,917,081 61	434,499,885 "	434,778,830 92
Parachèvement prévu lors du rachat.	"	12,324,517 40	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
— des lignes rachetées sur fonds généraux.	1,432,018 82	5,324,490 09	15,054,976 60	17,658,975 30	22,193,960 43	23,702,054 49
Ensemble pour lignes rachetées.	11,957,060 58	162,043,307 97	451,996,715 63	460,677,984 07	469,795,772 59	471,582,812 57
D. Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes.	1,281,802 38	3,380,598 33	(1) 3,296,747 48	4,209,572 33	5,435,727 99	5,669,857 51
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (3).	9,380,917 69	17,362,359 74	23,820,828 93	28,495,537 99	31,520,422 41	32,174,528 59
F. Dépenses générales pour étude de projet de construction.	5,602,700 34	6,421,104 57	7,252,431 55	7,570,413 05	7,940,967 83	8,156,997 15
G. Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :						
1 ^o Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité	58,189,419 35	90,286,797 52	129,827,478 06	149,887,246 27	167,746,692 09	177,822,490 69
2 ^o Repris aux compagnies (voir détails, p. 161)	2,698,349 24	61,282,238 23	66,569,438 88	66,837,821 76	67,071,388 24	67,071,388 24
Ensemble pour le matériel roulant.	60,887,768 59	151,569,035 75	196,396,916 94	216,725,068 03	234,818,281 23	244,893,878 93
H. Approvisionnements à pied d'œuvre.	"	"	"	"	"	"
Ensemble des capitaux engagés.	278,889,363 11	596,988,028 33	1,057,461,260 32	1,122,509,368 09	1,184,066,891 18	1,213,916,127 16
I. Intérêts intercalaires { Lignes en exploitation	6,658,002 99	10,932,659 05	14,801,645 80	15,151,809 80	15,575,371 09	15,721,372 66
des capitaux { — en construction.	a) 1,495,738 37	a) 2,090,980 87	a) 3,722 54	a) 35,937 24	a) 50,414 99	a) 159,926 38
Total général de premier établissement. . fr.	267,243,134 47	610,011,668 25	1,072,266,628 6b	1,137,607,115 13	1,199,692,677 26	1,229,837,426 10
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (voir littéras a ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	18,308,121 32	16,862,134 44	20,832,192 42	15,866,137 92	24,662,022 64
Reste capital utile. fr.	264,830,589 11	591,703,546 93	1,055,404,494 22	1,116,864,922 71	1,183,838,539 34	1,205,175,403 46

(1) Dont fr. 55,031-08 représentant l'amortissement compris dans les annuités servies, avant le rachat au comptant.

(2) Dont fr. 155,069-51 — — — — —

(3) Le coût de l'atelier de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première qui comprend le coût de tous les ateliers.

(4) Les frais de parachèvement de la ligne Dendre et Waes exploitée ci-devant moyennant part de recettes ont été reportés dès 1877, année du rachat, à

(5) Non compris 2,883,500 francs payés à la Banque de Belgique, l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir :

(6) Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités payées aux sociétés

Épave.

et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes.

1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
302,156,960 66	311,754,096 40	314,903,213 51	318,924,433 00	322,029,390 21	321,603,416 06	333,783,940 90	338,681,463 62	346,026,191 32
a) 8,035,016 37	a) 936,401 15	a) 1,569,452 61	a) 3,947,702 99	a) 5,796,299 30	a) 7,186,930 82	a) 2,716,186 51	a) 3,806,218 31	a) 5,045,028 80
a) 4,751,098 20	a) 4,831,160 98	a) 4,501,138 12	a) 5,062,732 62	a) 5,172,707 01	a) 5,331,061 83	a) 5,397,240 56	a) 5,439,024 89	a) 5,835,107 09
132,547,532 26	(5) 140,379,275 00	141,144,000 10	144,968,722 65	148,274,816 26	152,237,062 01	155,352,622 31	155,908,757 02	155,935,472 36
a) 9,707,264 34	a) 6,090,058 85	a) 8,445,942 91	a) 8,224,292 69	a) 6,341,327 42	a) 3,197,578 43	a) 319,300 "	a) (6) "	a) (6) "
5,612,848 15	5,736,567 53	6,040,882 30	6,472,895 95	a) 6,894,376 11	7,167,691 85	7,546,604 94	8,011,800 44	8,680,363 49
462,810,769 98	469,531,562 61	477,005,139 55	487,600,780 70	494,508,916 31	500,118 811 "	505,115,964 22	512,108,164 48	521,523,068 06
89,195,142 35	89,195,142 35	89,195,142 35	89,195,142 35					
6,869,987 35	6,928,623 20	6,929,926 02	6,937,645 59	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
339,005,889 22	339,005,889 22	339,005,889 22	339,005,889 22					
435,071,018 92	435,129,651 77	435,130,958 49	435,138,677 16					
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
25,435,122 58	26,493,610 69	25,097,175 56	29,149,819 60	31,106,217 "	33,115,751 85	36,824,651 43	38,628,259 75	41,420,544 74
473,608,068 66	474,725,192 62	476,330,259 24	477,390,423 92	479,346,821 32	481,356,356 17	484,061,636 75	486,868,864 07	489,061,119 01
5,935,718 86	6,235,316 46	6,527,609 88	6,666,517 22	6,820,960 85	7,287,995 37	7,746,623 67	8,038,196 27	8,463,552 41
33,211,420 96	33,530,010 58	33,961,423 07	33,930,456 39	34,314,389 33	34,483,413 10	(3) 35,114,929,68	(3) 36,468,631 22	37,473,614 40
8,272,120 35	8,363,982 34	8,495,186 39	8,540,500 43	8,661,900 57	9,000,661 87	9,310,163 56	9,594,122 48	9,803,554 48
182,437,361 58	185,609,011 43	188,023,647 97	189,267,028 37	193,078,426 70	199,182,576 08	206,801,977 55	212,362,827 73	217,974,502 45
67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
249,508,749 82	262,680,799 67	255,603,036 21	256,338,416 61	260,149,814 94	266,253,964 32	273,873,365 79	279,434,216 97	285,045,890 69
"	"	"	"	"	65,149 25	668,515 73	536,084 70	"
1,237,349,648 63	1,245,066,461 48	1,257,414,814 31	1,270,467,095 27	1,283,702,803 32	1,298,566,351 08	1,315,861,218 40	1,333,048,279 19	1,351,970,829 10
15,902,155 17	16,373,923 9	16,492,363 79	16,570,374 43	16,650,546 41	16,749,613 20	17,341,877 56	17,502,907 05	17,909,792 98
a) 417,305 05	a) 97,149 43	a) 146,924 53	a) 245,562 14	a) 417,551 90	a) 651,851 17	a) 323,006 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53
1,249,689,308 85	1,261,537,537 86	1,274,054,132 63	1,287,283,031 84	1,300,770,901 63	1,315,967,615 45	1,333,529,702 86	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61
22,930,693 96	11,451,772 71	15,063,908 17	17,480,290 64	17,777,885 63	16,670,462 25	8,756,342 97	9,718,060 78	11,184,998 42
1,226,758,614 89	1,249,582,763 15	1,258,990,174 46	1,269,892,741 20	1,233,043,016 "	1,299,297,353 20	1,324,773,359 69	1,341,245,043 04	1,358,999,586 19
	(5)						(6)	(6)

la rubrique : « Parachèvement des lignes rachetées ».

Bruxelles à l'onderzeel par Zellick, Bruxelles au bois de la Cambre, Courlet à Châtelet et Chimay à la frontière française.

de construction en raison de ce que l'Etat a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à

N° XIV. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

		DATES des reprises	1891.	1892.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	768,211	(1) 655,500	(2) 118,772	774,278
	à forfait pour son compte	—	692,988	15,120	679,626	694,746
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise . . .	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	55,798	»	55,798
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,581	16,132	2,420	18,552
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,105	»	34,114	34,114
	Spa à la frontière Grand- Ducal.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condruz. . . .	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			323,428	157,774	165,634	323,408
C. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (3)	1 janv. 1873	308,816	226,675	82,158	308,833
	Bassins-Houillers (4) . . .	1 janv. 1871	643,320	106,958	536,030	642,988
			982,287	358,634	623,320	981,963
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (5)	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (6)	9 juin 1853	102,661	102,131	527	102,661
	Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	239,486	»	240,572	240,572
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	9,242	»	9,242
	Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,781	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	36,989	»	36,989	36,989
			459,601	138,365	322,322	460,687
E. Tronçons de voies appartenant à des compa- gnies et exploités en commun avec l'État (7).		»	14,137	2,282	11,855	14,137
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A. + C. + D.)		»	2,903,087	1,167,625	1,744,049	2,911,674
Longueur totale exploitée par l'État.		»	3,240,652	1,327,681	1,921,538	3,249,219

(1) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1836 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(2) Y compris 2k,582 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(3) Cette ligne peut-être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement et de la conversion en titres 5 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1^{er} janvier 1873.

(4) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 317 du Compte rendu de 1878).

(5) Racheté comptant le 1^{er} janvier 1877, loi du 25 juin 1877.

(6) — — — — — 1^{er} mai 1877.

(7) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelines, Lobbes, Chimuy, Berzé, Fleurus, Jamitoux, Acoz, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelvaete et Ecclou.

N° XV. — *Importance du matériel de traction en 1892.*

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL					ENSEMBLE			
	avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1)	16	379	1,556	86	1,426	611	2,037	
Nombre d'essieux moteurs	16	758	4,668	344	4,009	1,777	5,786	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	35,232	1,149,093	8,055,100	592,124	7,670,777	2,160,772	9,831,549
	Par locomotive. . .	2,202	3,032	5,177	6,886	5,379	3,536	4,826
	Par essieu moteur . .	2,202	1,506	1,726	1,722	1,958	1,217	1,699
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	220,120	9,277,280	55,916,110	4,315,650	49,915,980	19,813,180	69,729,160
	Par locomotive. . .	13,758	24,480	35,936	50,182	35,004	32,427	34,231
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	421,300	11,840,350	51,249,400	3,364,300	49,080,100	17,795,200	66,875,300
	Par locomotive. . .	26,331	31,241	32,936	39,120	34,418	29,121	32,830
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	556,150	13,556,950	58,728,060	4,315,650	51,086,330	23,070,480	77,156,810
	Par locomotive. . .	34,760	35,770	37,743	50,182	37,929	37,770	37,877

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités		1,287
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	13,798,620
	Par tender	10,722
Poids moyen en kilogrammes des tenders en services.	En tout	23,846,620
	Par tender	22,414

(¹) Non compris les voitures à vapeur.

N° XVI. — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement. — Extensions.	RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RINOUELER.		TOTAL		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2	Avance.	Arriéré.
		MATÉRIEL			MATÉRIEL							
		neuf.	transformé.		démoli.	transformé.						
Locomotives.												
1835												
a	358	189	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	15	»
1869												»
1870	»	1	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13	»
1871	167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	525	37	»
1872	51	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	»
1873	75	1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	»
1874	86	»	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	»
1875	203	»	»	203	6	»	6	+ 197	979	943	36	»
1876	78	»	2	80	10	2	12	+ 68	1,017	1,021	26	»
1877	26	»	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19	»
1878	32	»	25	57	13	25	38	+ 19	1,085	1,079	6	»
1879	53	24	5	82	13	5	18	+ 61	1,149	1,132	17	»
1880	131	4	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»
1881	184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1883	118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1884	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1885	35	16	»	51	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1886	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	1
1887	20	1	»	21	31	»	31	— 13	1,779	1,813	»	34
1888	11	»	»	11	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1889	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,814	1,862	»	51
1890	74	13	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1891	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
1892 ⁽¹⁾	32	1	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	(¹) 5	»
	2,032	514	167	2,713	509	167	676					
		681										

(¹) La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 19 locomotives restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

Tenders.											
1835											
a	316	161	"	477	190	"	190	+ 287	287	316	29
1869											
1870		15	"	15	20	"	20	— 5	282	316	34
1871	112	10	"	122	15	"	15	+ 107	389	428	39
1872	59	15	"	74	22	"	22	+ 52	441	487	46
1873	79	"	"	79	20	1	21	+ 58	499	566	67
1874	40	1	"	41	21	"	21	+ 20	519	606	87
1875	121	50	"	171	21	"	21	+ 150	669	727	58
1876	72	11	"	113	13	"	13	+ 100	769	799	30
1877	28	"	"	28	16	"	16	+ 12	781	827	46
1878	12	"	"	12	11	"	11	+ 1	782	839	57
1879	32	"	"	32	24	"	24	+ 8	790	871	81
1880	49	"	"	49	7	"	7	+ 12	832	920	88
1881	105	29	"	134	7	"	7	+ 127	959	953	6
1882	109	14	"	123	17	"	17	+ 106	1,065	1,062	3
1883	147	16	"	163	16	"	16	+ 147	1,212	1,209	3
1884	28	"	"	28	20	"	20	+ 8	1,220	1,237	17
1885	31	8	"	40	59	"	59	— 19	1,201	1,269	68
1886	49	1	"	50	39	"	39	— 19	1,182	1,283	106
1887	18	"	"	18	39	"	39	— 21	1,161	1,306	145
1888	12	28	"	40	24	"	24	+ 16	1,177	1,313	141
1889	36	14	"	50	28	"	28	+ 22	1,199	1,354	155
1890	49	91	"	113	8	"	8	+ 105	1,304	1,373	69
1891	62	36	"	98	19	"	19	+ 79	1,383	1,435	52
1892 ⁽²⁾	30	12	"	42	27	"	27	+ 15	1,398	1,465	"
	1,537	510	"	2,047	683	1	684				(²) 67

(¹) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(²) La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 55 tenders et de 15 locomotives-tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

roulant. — Renouvellement et extensions.

ANNÉES	ENTRÉES.				SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement	A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arrivé.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			Changem ^t de classification.	MATÉRIEL							
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.						
1876	2	"	"	"	2	"	"	"	"	+	2	2	"	"
1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"
1878	11	"	"	"	11	"	"	"	"	+	11	13	"	"
1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"
1880	4	"	4	"	2	"	4	"	4	+	4	14	"	"
1881	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	"	"
1882	"	"	"	"	"	"	4	"	4	-	4	13	"	"
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"
1885	"	"	4	"	4	"	"	"	"	+	4	14	"	"
1886	9	"	4	"	40	"	"	"	"	+	10	24	4	"
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	"	+	23	47	4	"
1888	3	"	"	"	3	"	"	"	"	+	3	50	4	"
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50	4	"
1890	"	"	4	"	4	"	"	"	"	+	4	54	5	"
1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	5	"
1892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	5	"
49	"	"	7	"	56	"	2	"	2	"	"	"	"	"

Voitures à vapeur.

1835	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,143	940	203	"
1858	910	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1869	953	"	221	6	4,180	"	403	90	493	+	687	4,830	4,893	63
1870	"	"	74	15	86	"	24	12	36	+	50	4,880	4,893	13
1871	334	"	74	5	443	"	53	"	53	+	360	2,240	2,227	13
1872	439	286	49	"	444	301	45	"	346	+	98	2,338	2,354	13
1873	185	3	3	"	191	229	76	"	305	-	114	2,224	2,310	86
1874	"	32	181	"	213	4	79	2	82	+	431	2,355	2,341	14
1875	291	429	100	"	820	"	72	5	77	+	443	2,798	2,761	37
1876	63	"	123	"	186	"	84	"	84	+	402	2,900	2,824	76
1877	57	4	48	"	106	"	65	"	65	+	41	2,911	2,882	59
1878	187	"	157	20	364	"	47	20	67	+	297	3,238	3,659	169
1879	237	"	31	64	332	4	62	64	427	+	205	3,443	3,305	138
1880	266	"	284	152	702	4	86	152	209	+	493	3,936	3,570	366
1881	10	"	22	4	33	"	75	4	76	-	43	3,893	3,580	313
1882	157	4	4	11	173	"	54	10	64	+	109	4,002	3,738	264
1883	122	"	51	3	176	"	41	3	44	+	132	4,134	3,860	274
1884	80	54	8	"	139	"	80	"	80	+	89	4,193	3,994	202
1885	77	"	5	"	82	"	78	5	83	-	4	4,192	4,068	124
1886	11	"	103	"	114	"	68	14	82	+	32	4,224	4,079	145
1887	26	"	103	"	131	"	62	40	102	+	29	4,253	4,105	148
1888	306	"	7	"	313	"	43	9	52	+	261	4,514	4,414	103
1889	210	"	24	2	236	"	62	13	75	+	161	4,675	4,621	54
1890	44	"	78	5	127	"	69	7	76	+	54	4,726	4,665	61
1891	128	"	5	"	133	"	41	4	42	+	91	4,817	4,793	24
1892 ⁽¹⁾	134	"	3	11	148	"	21	6	27	+	121	4,938	4,927	(1) 11
4,957	503		1,727	295	6,542	533	1,760	454	2,747					
fer établisst. 5,460					2,022	2,214								
Montant des sor- ties 533					203	Excedent des entrées sur les sorties au 31 décemb. 1858.								
Reste. . . . 4,027					Total. 2,225									

(1) La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 64 véhicules restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

N° XVI (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.	31 DÉCEMBRE :		Avance.	Arrière.		
	Extensions. Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL				MATÉRIEL			Existant.				Devant EXISTER d'après colonnes 2. 3 et 7.	
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.							
Véhicules pour trains de marchandises.															
1835 à 1858	7,336	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,963	7,336	"	373	
1859 à 1869	3,972	"	3,490	73	7,235	"	4,036	40	4,016	+ 3,189	40,452	44,308	"	4,156	
1870	476	"	4,240	42	4,698	"	338	45	353	+ 4,345	44,497	44,784	"	287	
1871	9,261	"	396	"	9,657	"	237	3	242	+ 9,415	20,912	21,045	"	433	
1872	4,623	301	639	"	2,563	286	254	"	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	"	
1873	451	229	4	"	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	"	86	
1874	23	"	6	"	29	32	210	"	244	— 215	23,059	23,354	"	292	
1875	5,463	"	789	2	5,954	129	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,388	499	"	
1876	4,139	"	613	4	4,753	"	604	"	601	+ 1,152	29,736	29,524	212	"	
1877	523	"	757	4	4,281	6	556	4	563	+ 718	30,454	30,041	413	"	
1878	4,034	"	210	91	4,335	"	664	91	752	+ 583	31,037	31,075	"	38	
1879	986	"	520	436	4,642	516	447	436	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	"	
1880	3,448	"	8	331	3,757	52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,911	"	315	
1881	3,363	"	403	559	4,025	"	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	"	457	
1882	3,924	"	"	40	3,964	"	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	"	814	
1883	466	"	424	27	917	"	505	27	532	+ 385	41,769	42,664	"	895	
1884	200	"	586	4	787	51	609	"	660	+ 127	44,896	42,843	"	917	
1885	4	"	404	6	411	"	593	"	593	— 482	44,414	42,814	"	1,400	
1886	"	"	210	44	224	"	682	"	682	— 458	40,956	42,814	"	4,858	
1887	"	"	"	40	40	"	405	"	405	— 365	40,591	42,814	"	2,223	
1888	270	"	1,730	10	2,010	"	280	"	280	+ 1,730	42,321	43,081	"	763	
1889	738	"	265	13	4,016	"	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	"	767	
1890	761	"	100	24	888	"	411	9	420	+ 465	43,523	44,586	"	1,063	
1891	"	"	"	22	22	"	313	"	313	— 291	43,232	44,586	"	1,354	
1892 ⁽¹⁾	79	"	720	2	801	"	322	1	323	+ 478	43,710	44,660	"	⁽¹⁾ 955	
1 ^{er} établis. 45,740															
13,986															
14,568															
Excédent des sorties sur les en- trées au 31 décembre 1858 . . . 373															
Total. 14,941															
Montant des sor- ties. 1,075															
Reste. 44,665															

(¹) La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 101 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement.

⁽¹⁾ La situation au 31 décembre 1892 a été établie sans tenir compte de 101 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement.

N° XVII. — Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.

DATES.	AVANCE TOTALE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÈRE TOTAL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE.	ARRIÈRE.	
			3	4	
31 décembre 1873.	811,024	546,141	264,883	»	
— 1874.	778,800	546,141	232,659	»	
— 1875.	758,472	546,141	212,331	»	
— 1876.	723,764	546,141	177,623	»	
— 1877.	706,301	548,343	157,958	»	
— 1878.	663,156	550,545	114,611	»	
— 1879.	741,700	552,747	188,953	»	
— 1880.	700,482	552,747	147,735	»	
— 1881.	838,638	552,747	285,891	»	
— 1882.	910,428	555,603	354,825	»	
— 1883.	892,558	560,007	332,551	»	
— 1884.	869,428	577,783	291,645	»	
— 1885.	970,279	575,581	394,698	»	
— 1886.	891,798	577,783	314,015	»	
— 1887.	743,456	587,901	155,555	»	
— 1888.	608,376	592,305	16,071	»	
— 1889.	814,022	701,473	112,549	»	
— 1890.	953 555	721,119	232,436	»	
— 1891.	1,250,153	763,253	486,900	»	
— 1892 ⁽¹⁾	1.257,903	810,759	⁽¹⁾ 447,144	»	

La puissance de traction des moteurs tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6744,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères;

d — le diamètre des cylindres en mètres;
l — la course des pistons en mètres;
D — le diamètre des roues motrices en mètres.

⁽¹⁾ Au 31 décembre 1892, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 19 locomotives représentant une puissance de traction de 80,254 kilogrammes.

N° XVIII. — *Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel.*

ANNÉES.	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de re- nouveaulement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée.	Ensemble.	— AVANCE. VALEUR on argent.
1	2	3	4	5	6	7	
1874	9,309,423	506,800	9,815,923	44,375,308	3,500	44,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	44,378,808	241,845	44,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	44,620,653	201,420	44,822,073	4,244,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	44,822,073	"	44,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	519,816	11,465,418	44,822,073	"	44,822,073	3,326,655
1879	11,465,418	507,570	11,972,988	44,822,073	1,489,000	46,311,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	46,311,073	483,800	46,794,873	3,594,495
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	46,794,873	4,070,055	50,864,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	50,864,928	1,283,310	52,148,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	52,148,238	753,612	52,901,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	52,901,850	445,200	53,347,050	4,192,946
1885	15,254,104	4,930,094	20,184,198	53,347,050	2,389,521	55,736,571	4,652,373
1886	17,484,498	4,757,897	22,242,395	55,736,571	399,651	56,136,222	3,294,127
1887	18,912,095	4,889,778	23,801,873	56,136,222	67,308	56,203,530	4,474,657
1888	20,831,873	4,477,499	25,309,372	56,203,530	437,032	56,640,562	431,190
1889	22,009,312	1,185,954	23,195,266	56,640,562	1,582,390	58,222,952	827,626
1890	23,495,325	285,509	23,780,835	58,222,952	2,166,108	60,389,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	60,389,060	2,539,033	62,928,093	4,719,579
(1) 1892	24,008,514	678,441	24,686,955	62,928,093	435,250	63,363,343	4,176,688

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(1) La situation de l'exercice 1892 a été établie sans tenir compte de 19 locomotives et de 33 tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 1,144,270 francs.

N° XIX. — Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent » (¹).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance. VALEUR ou ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé du 1 ^{er} janvier 1887 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
1874	40,927,296	•	4,688,964	42,616,260	13,682,475	1,363,250	45,045,725	2,429,465
1875	40,927,296	1,063,896	4,813,512	13,804,704	15,045,725	3,361,800	48,410,525	4,605,821
1876	41,991,192	4,831,464	1,865,892	46,691,548	48,440,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	43,825,656	4,631,928	1,854,252	47,311,836	21,359,800	4,149,430	22,508,930	5,197,094
1878	45,457,584	4,783,248	1,782,084	49,022,916	22,508,930	4,749,704	21,258,634	5,235,718
1879	47,240,832	4,361,880	4,200,084	49,802,796	24,258,634	4,465,367	25,724,001	5,921,205
1880	48,602,712	4,124,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	49,727,136	959,136	4,740,480	22,426,452	28,045,971	431,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	4,108,428	4,685,472	23,479,872	28,480,246	•	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	4,387,488	1,548,420	24,730,008	28,480,246	4,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	4,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	4,332,607	31,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,414,617	266,403	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	4,948,836	1,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	1,820,756
1887	28,750,464	1,261,404	4,434,048	31,448,616	32,204,312	467,420	32,671,432	4,222,816
1888	30,014,568	875,328	4,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	975,104	1,715,736	33,578,736	36,465,424	703,218	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,058	34,967,388	37,173,642	1,031,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,178,320	926,544	4,574,892	35,679,756	38,254,679	•	38,254,679	2,574,923
1892 (²)	34,104,864	854,376	1,350,240	36,309,480	38,254,679	2,316,395	40,571,074	(³) 4,261,594

Les valeurs de romploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(¹) Voir détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

(²) La situation de l'exercice 1892 a été établie sans tenir compte de 101 wagons et 64 voitures restant à fournir sur fonds de renouvellement la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 4,513,885 francs.

N°XX. — *Tableau du parcours kilométrique*

TRAINS DE VOYAGEURS.				
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
A. Voitures à voyageurs :				
Voitures de 1 ^{re} classe	13,525,501	2,791,874	2,863	191,197
— de 2 ^e classe	14,502,779	998,679	2,511	249,072
— de 3 ^e classe	71,047,981	1,081,908	6,331	539,775
— mixtes	22,546,553	2,535,941	1,821	138,612
— à vapeur	1,104,993	"	1,197	1,969
— fourgons	4,832,553	"	"	14,728
Ensemble.	127,580,560	7,408,402	14,725	1,156,353
	134,983,762		1,171,076	
B. Voitures diverses et fourgons :				
Voitures cellulaires	582,907	"	52	2
— poste	2,122,782	607,344	1,161	7,830
Wagons à bagages. { Fourgons	25,655,207	2,441,956	6,154	369,862
Locomotives fourgons	1,348,862	"	"	"
Ensemble.	29,509,738	3,049,300	7,317	377,714
	53,559,058		585,061	
C. Voitures en service :				
Voitures à voyageurs	1,750,469	"	"	"
— cellulaires	47	"	"	"
— poste	12,192	"	"	"
Locomotives fourgons	16,065	"	"	"
Fourgons	"	"	"	"
Ensemble.	1,758,771	"	"	"
	1,758,771		"	
D. Wagons (chargés, vides et en service) :				
Boxes	254,678		1,642	
Trucks pour équipages	27,658		153	
Wagons fermés { vitesse et AB	2,255,170		7,024	
ordinaires	358,802	1,548,731	27,542	34,208
— à coke, minéral, etc.	"		"	
— ouverts { autres de 10 tonnes et moins	"		"	
de plus de 10 tonnes	"		"	
Traineaux et wagons lestés	163,372		"	
Ensemble.	3,041,060	1,548,731	56,341	34,208
	4,590,591		70,549	
Parcours total du matériel	175,696,982		1,626,686	
Sur le réseau de l'État	160,033,527	11 654,278	58,411	1,568,275
Sur sections étrangères	1,857,022	152,155	"	"
Décomposition du parcours des wagons (titt. D). { chargés inscrits en feuille taxée	4,225,019		70,519	
— — — de service	"		"	
vides	"		"	
lestés au poids mort	163,372		"	
	4,590,591		70,549	

RÉCAPITULATION DES PARCOURS

Dans les trains de l'État (report)	161,890,549
— étrangers (report)	58,411
Sur les lignes étrangères dans les trains étrangers	8,583,765
	170,502,725

du matériel de transport pendant l'année 1892.

TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE DES TRAINS			
TRAINS DE L'ÉTAT		TRAINS ÉTRANGERS.		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	
Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.
109,080	6,986	62	4 781	15,634,581	2,798 830	2,923	193,948
114,878	11,493	188	6,522	14,617,637	1,010,174	2,690	235,594
1,319,333	38,072	619	11,227	72,367,314	1,139,980	0,930	575,002
534,803	16,032	8	7,931	25,081,536	2,552,573	1,829	140,563
10,872	"	"	"	1,113,563	"	1,197	1,960
290,031	15	"	"	3,142,584	15	"	14,728
2,378,697	93,170	877	33,451	129,859,037	7,501,572	13,600	1,189,804
2,471,867		31,328		137,460,629		1,203,401	
1,404	"	"	174	384,511	"	32	176
"	10,987	"	"	2,122,782	618 531	1,161	7,830
18,374,438	71,584	467	113,030	44,029 613	2,513,340	6,621	514,892
8,851	"	"	"	1,337,693	"	"	"
18,384 673	82,371	467	145,204	47,894,431	3,131,671	7,814	522,918
18,467,044		145,671		51,026,102		530,732	
2,537,092	"	"	"	4,267,561	"	"	"
9,171	"	"	"	9,218	"	"	"
11,531	"	"	"	23,723	"	"	"
5,432	"	"	"	19,493	"	"	"
337,277	"	"	"	337,277	"	"	"
3,098,503	"	"	"	4,837,274	"	"	"
3,098,503		"		4,837,274		"	
619,272	92,007,009	720	2,035,788	875,930	95,555 800	2,562	2,087,096
598,682		211		626,520		344	
1,916,498		1 891		4,171,668		8,913	
79,463,107		126,218		79,805,909		133,760	
50,374,985		44,339		50,374,985		44,339	
191,339,662		630,301		191 339,662		630,301	
5,067,306		9,999		5,067,306		9,999	
1,033,416		"		1,220,788		"	
530,636,928	92,007,009	813,679	2,035,788	533,698,588	95,535,800	850,020	2,087,996
422,665,997		2,867,467		427 034 388		2,938,016	
446,701,411		3,047,466		620,398,303		4,674,152	
550,008,497	89,326,299	813,023	2,232,443	510,062,024	100,980,577	873,434	3,800,718
4,510,304	2,836,311	"	"	6,517,326	3,008,466	"	"
263,649,987		1,692,533		269 875,006		1,763,084	
12,723,549		"		12 723,549		"	
143,253,043		1,174,932		113,253,043		1,174,932	
1,033,416		"		1,220,788		"	
422,665,997		2,867,467		427,034,388		2,938,016	

DU MATÉRIEL DE L'ÉTAT.

334,518,801
813,023
153,853,266
509,189,090

516,409,330
873,434
162,209,031
679,491,815

N° XXI. — *Consommation de charbon des locomotives en 1892 et 1891.*

ANNÉE.	CONSUMMATIONS.		PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSUMMATIONS										Observations.	
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS			par train-kilomètre.		par locomotive-kilomètre avec train.		par locomotive-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre.		par charge unité-kilomètre transportée.			
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.		
1892	Charbon gailleux . . .	Kilogrammes 3,463,000	Fr. c 41.46	Fr. c 38,647 08												
	— menu demi-gras.	243,378,800	7.82	1,668,622 22	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.		
	— gras.	184,044,254	40.08	1,522,498 84	48.49	0,433	46.93	0,424	43.48	0,099	4.483	0,009	0.44948	0,00339		
	— maigre.	367,350,022	5.88	2,460,018 43												
		735,233,076	7.33	5,389,783 27												
1891	Charbon gailleux . . .	4,164,200	44.25	59,339 85												
	— menu demi-gras.	277,784,605	40.70	2,972,295 27	48.92	0,490	47.55	0,476	44.08	0,444	4,242	0,012	0.45864	0,00459		
	— gras.	138,558,150	13. »	1,804,255 95												
	— maigre.	344,472,200	8.28	2,824,905 82												
		764,679,455	40.03	7,657,796 89												

(¹) Ces charges sont conventionnelles; elles sont entières d'après les types des véhicules et l'aspect de l'état dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, soit les fourgons Etat à 3 essieux, les voitures surhaussées, non-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge; etc., etc. un train de marchandises compte pour 1 1/4 unités de charge; les wagons chargés de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-train comptent également pour 3 unités de charge; etc., etc.

	Trains-kilomètre.	Locomotives-kilomètre avec train.	Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.	Véhicules-kilomètre chargés et vides.	Charges unités-kilomètre (¹).
1892	40,413,576	43,423,235	54,532,446	620,398,393	4,635,744,238
1891	40,281,858	43,398,688	54,108,247	613,437,648	4,660,859,419

		Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1891.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1892		DIFFERENCES POUR 1892.	
		Tarif de 1891.	Fait de 1892.			En plus.	En moins.
Voies et travaux.							
Valeur des matériaux	Rails, billes et accés soies { de emploi { vieux . .	4,434,431 .	4,598,595 .	5,799,383 .	4,200,788 .	"	"
		3,410,492 .	3,527,705 .	3,948,488 .	420,483 .	"	"
		880,704 .	928,506 .	602,542 .	"	325,964 .	"
Ensemble (1) . .		8,772,327 .	9,054,806 .	10,350,413 .	+ 4,295,307 .		
Traction et exploitation.							
1 ^o APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.							
a. Objets et matières neufs.							
Matériel, outils, meubles et utensiles		432,435 74	420,762 97	510,809 83	120,046 86	"	34,661 91
Combustibles		453,311 49	323,662 40	289,000 49	"	"	10,991 73
Huiles d'éclairage		59,754 40	62,634 77	51,640 04	"	"	9,022 45
Huiles et matières de graissage .		95,869 09	91,582 77	82,560 32	"	"	85,682 56
Bois de construction		723,325 78	706,519 54	620,836 95	"	"	"
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons .		2,738,731 44	2,606,009 26	2,868,906 06	262,896 80	"	"
Acier, fonte et fer divers		381,429 69	325,240 06	418,362 06	93,122 .	"	"
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux		408,660 34	394,326 43	328,068 72	"	"	66,257 41
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques		412,929 24	409,153 95	90,883 76	"	"	48,370 49
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.		208,591 45	227,274 53	470,397 41	"	"	56,881 12
Matières et objets divers		884,824 27	826,788 94	4,414,998 28	288,209 37	"	"
b. Objets et matières non utilisables.							
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1)		267,230 25	255,592 91	220,423 94	"	"	35,469 .
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2)		368,768 84	325,052 86	327,540 72	2,487 86	"	"
Total (annexe XXIII)		7,435,861 96	6,674,598 03	7,124,118 55			
2 ^o APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.							
Stations et ateliers		4,462,891 84	4,299,214 70	4,360,343 25	61,131 55	"	"
Sections		612,455 03	601,372 38	617,475 79	46,103 41	"	"
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .		257,742 43	258,433 48	278,443 68	20,010 20	"	"
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser	5,437,292 .	5,490,752 .	5,062,935 .	"	"	427,817 .
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	450,233	450,233 .	467,000 .	46,767 .	"	"
Ensemble (1) (2)		15,036,445 96	14,474,600 59	14,640,316 27	+ 165,715 68		
Valeur totale des approvisionnements au 31 décembre 1892		23,828,772 96	23,529,406 59	24,990,429 27	+ 4,461,022 68		

(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (voir annexe XXV).

(2) Non compris fr 176-80 d approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XXIII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires* (¹).

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XXII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1891. (Tarif de 1892.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1892. (Tarif de 1892.)	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- tares. (Tarif de 1893.)
			En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	237,246 17	193,315 60		43,930 57	180,191 34
Anvers-Dam.	170,182 82	181,560 90	11,378 08	"	164,304 77
Braine-le-Comte	192,100 24	249,348 92	57,248 68	"	237,444 42
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	90,763 83	93,725 55	2,961 72	"	81,079 40
Bruxelles-Quartier-Léopold, . . .	445,722 58	425,891 03	"	19,831 55	401,145 43
Gand (Gentbrugge)	916,858 66	1,193,754 27	276,895 61	"	1,137,876 35
Jemelle	359,318 38	414,668 25	55,349 87	"	374,045 88
Liège	128,415 72	117,727 67	"	10,688 05	104,126 56
Luttre	656,513 85	771,120 49	114,606 64	"	758,529 07
Malines (ateliers centraux)	2,023,221 17	2,202,931 60	179,710 43	"	2,093,102 32
Malines (magasin central).	451,156 91	412,792 38	"	38,364 53	412,562 75
Malines (dépôt du timbre)	22,186 30	26,933 89	4,747 59	"	26,820 65
Mons (Cuesmes).	980,911 40	840,348 "	"	140,563 40	802,937 55
Totaux.	6,674,598 03	(²) 7,124,118 55	+ 449,520 52		6,774,186 49

(¹) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante.

(²) Non compris fr. 176-80 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés
dans les divers dépôts.*

(Développements à l'appui de l'annexe XVII pour la partie Traction et Exploitation.)

N° XXIV. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui de l'annexe XXII)

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1891.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	20,704	40,279 51
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	42,560	29,668 57
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	139,586	32,483 80
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	21	4,683 »
5	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Dixon).	—	38	2,053 »
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	3	450 »
7	Balai ordinaire	—	41,788	4,178 80
8	Bandages divers	Kil.	941,588	294,457 65
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	44,469	25,229 30
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	7,952	10,130 20
11	— en bois pour frein	—	43,544	22,858 91
12	Bois d'acajou en planches et madriers	M ³	8	4,996 52
13	— d'allumage neuf et vieux	—	5,148	24,570 52
14	— de chêne	—	268	47,714 34
15	— de frêne en planches et madriers.	—	79	7,894 45
16	— de sapin divers.	—	2,069	470,895 55
17	— de pitch-pine en planches et madriers	—	5,403	466,695 33
18	Bolles en fonte pour ressort de choc	Pièce.	948	4,426 50
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	41,099	72,884 20
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	86,966	42,277 22
20	Boulons polis pour locomotives	—	39,204	26,424 45
21	— — et bruts pour voitures.	—	479,727	66,232 12
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	3,095	45,813 50
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	4,320	47,015 97
24	Chaines de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	5,432	47,973 93
25	— ordinaires, diverses	Kil.	5,730	2,289 35
26	Chanvre fin	—	9,182	40,099 65
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailleteux, etc.).	Tonne.	63,854	818.430 90
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	82,494	41,219 93
29	Clous d'épingles divers	Kil.	24,662	5,893 38
30	Coke industriel	Tonne.	332	5,643 74
A reporter.				2,302,865 95

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

pour la partie Traction et Exploitation.)

VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	QUANTITÉS.	1892.		Observations.
		VALEUR d'après LE TARIF DE 1892	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	
40,276 51	32,697	44,842 01	40,632 35	
29,669 19	9,722	24,573 39	24,578 39	
33,878 41	480,431	44,413 46	43,436 46	
4,683 »	24	4,323 »	4,323 »	
2,053 »	402	4,983 »	4,983 »	
450 »	3	450 »	450 »	
4,178 80	24,709	2,470 90	2,213 84	
294,457 65	974,501	301,885 27	368,544 »	
22,545 43	20,983	33,712 93	30,292 37	
9,651 01	44,901	14,838 78	13,464 44	
49,079 09	44,855	48,409 48	47,048 55	
2,600 96	43	4,218 44	4,315 97	
24,566 32	6,388	33,714 43	33,714 43	
47,742 31	277	56,695 45	60,967 47	
8,949 92	71	8,017 54	7,402 75	
451,934 59	2,245	466,279 28	460,445 44	
466,686 77	4,243	367,096 71	344,348 99	
4,227 40	4,203	7,464 40	6,406 60	
70,076 03	11,767	75,277 21	75,534 64	
38,778 24	67,738	33,789 57	30,744 35	
26,329 39	44,427	28,954 40	28,669 49	
65,567 45	482,380	67,411 68	60,672 08	
49,514 90	2,769	43,233 25	42,237 75	
47,046 38	630	7,482 42	7,482 42	
46,428 35	5,784	48,424 50	45,993 66	
2,285 40	7,979	3,036 65	3,455 43	
40,099 65	44,719	46,490 96	45,896 76	
573,865 20	62,638	539,231 23	391,399 90	
12,014 60	414,847	46,527 45	44,450 27	
4,888 21	64,300	43,481 80	12,240 36	
5,546 46	305	5,483 27	4,448 85	
2,029,970 77		4,973,010 27	4,835,386 75	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1891.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.
	Report.			2,302,865 95
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	45,223	44,453 81
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	6,488	28,439 45
33	Coussinets alésés divers, à la pièce	—	3,763	21,724 83
34	— — au kil.	Kil.	45,598	83,382 50
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	304,330	502,777 42
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	97	77,810 "
37	Déchets de coton divers	Kil.	73,207	36,603 35
38	Draps divers	Mèt. ct.	3,722	23,453 22
39	Éponge ordinaire	Kil.	404	4,670 58
40	Essieux divers	—	281,978	468,613 61
41	Fagots	Pièce.	35,262	5,289 30
42	Fer battu en barres	Kil.	440,365	24,758 82
43	— en tôle divers	—	285,272	73,738 93
44	— éfilé divers	—	403,748	86,076 38
45	— pour barreaux de grilles	—	42,602	2,646 42
46	— d'angle et profilés	—	322,869	67,549 49
47	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées	—	493,821	32,353 80
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	409,223	70,392 61
49	— de pétrole.	—	475,283	24,472 49
50	— de graissage.	—	303,579	96,634 36
51	Métal blanc.	—	46,002	22,948 50
52	Nickel, brouze, etc..	—	40,785	40,730 60
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	62	4,760 50
54	Piomb à plomber	Kil.	24,479	9,687 88
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	21,526	460,660 53
55bis	— — — — —	Kil.	242,991	404,030 05
56	Robinet en bronze divers	Pièce.	3,278	28,316 78
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire.	4,420	4,466,660 "
58	— — — — — coudé	—	437	4,479,590 "
59	— — non montées	Pièce.	67	31,350 "
60	— — sans bandages	—	44	47,920 "
61	— de tender montés sur essieu	Paire.	630	396,630 "
62	— — non montées.	Pièce.	"	"
63	— — sans bandages	—	"	"
	A reporter.			7,472,058 28

1892.				Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	
2,029,970 77		4,973,010 27	4,835,386 75	
43,650 26	3,310	2,883 68	2,153 70	
27,853 40	7,485	31,488 90	27,168 "	
21,743 33	4,548	22,154 25	21,603 15	
83,442 50	38,236	74,162 58	65,183 82	
491,655 61	309,163	503,122 62	428,138 29	
79,460 "	429	120,983 "	116,657 "	
37,364 32	72,447	36,795 16	33,187 80	
24,834 52	11,098	66,769 53	61,112 73	
4,551 "	48	737 83	661 44	
170,420 41	367,863	184,443 16	181,437 24	
5,289 30	29,438	4,415 70	4,415 70	
24,898 62	113,265	25,113 93	27,069 65	
52,690 85	450,015	87,102 93	84,330 27	
67,090 78	569,800	92,281 86	97,038 26	
4,764 54	21,843	42,957 54	42,964 38	
54,830 64	316,127	54,068 26	56,798 59	
29,127 60	225,267	34,623 80	35,600 86	
78,289 16	96,233	70,287 47	55,251 60	
18,051 61	235,437	23,545 70	21,189 96	
94,133 12	207,644	85,674 31	72,208 57	
22,916 40	18,019	26,154 77	40,461 44	
10,730 60	9,806	9,804 08	9,804 08	
4,518 50	138	2,541 40	2,494 90	
9,402 76	12,262	5,490 01	4,611 35	
152,489 16	18,654	166,778 57	136,389 23	
100,116 61	197,221	91,052 28	72,320 08	
27,604 83	2,643	24,333 88	23,964 38	
1,484,860 "	1,111	4,458,780 "	4,458,780 "	
1,461,390 "	425	4,151,700 "	4,151,700 "	
31,330 "	80	40,700 "	40,700 "	
17,920 "	52	22,270 "	22,270 "	
355,250 "	644	357,070 "	351,200 "	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
6,786,664 70		6,893,000 37	6,590,223 22	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1891.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.
	Report.		"	7,172,058 28
64	Roues de voiture ou wagon, sur essieu.	Paire.	6,896	2,514,875 "
65	— — — non montées	Pièce.	"	"
66	— — — sans bandages	—	"	"
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	402	180 63
68	— brun	—	15,949	4,240 94
69	Suif	—	30,460	19,710 43
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile.	Pièce.	54,637	49,331 60
74	Tendeurs pour voitures et wagons	—	4,632	48,927 "
72	Torchons en coton	—	7,373	4,893 52
73	Tubes à fumée, en laiton	Kil.	284,464	502,794 44
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	10,040	22,526 85
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mét. ct.	49,069	12,484 01
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	3,524	9,572 79
77	Verres à vitres.	M²	4,687	7,970 47
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	4,399	450 64
79	— fer diverses.	—	197,602	16,391 23
80	Zinc en feuilles	Kil.	7,583	4,442 79
	Totaux.		"	40,324,850 62
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus.		"	3,686,704 57
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie		"	612,455 03
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.		"	432,435 74
	Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée au prix du jour.		"	45,056,445 96

		1892.		Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	
6,786,664 70	"	6,893,000 37	6,690,223 22	
2,606,748 "	6,077	2,228,015 "	2,204,475 "	
"	"	"	"	
"	46	2,000 "	2,000 "	
180 34	302	430 83	423 31	
4,440 44	8,231	2,348 07	2,287 56	
20,635 39	45,010	30,606 46	28,355 89	
49,568 71	52,919	48,094 93	48,417 66	
47,402 50	2,425	24,457 95	22,256 95	
4,969 47	9,966	2,690 82	2,192 52	
447,421 21	349,209	455,646 92	414,027 55	
20,467 81	44,527	29,009 04	26,728 81	
40,543 13	45,528	42,772 "	41,725 87	
9,572 79	4,738	45,257 08	43,923 44	
9,372 72	4,456	8,311 98	7,059 49	
506 85	4,656	520 77	524 37	
45,773 35	262,812	24,882 72	24,888 44	
4,442 79	9,531	5,645 68	5,046 76	
9,948,346 87	"	9,753,390 62	9,463,926 24	
3,507,448 37	"	3,698,640 03	3,565,836 24	
604,372 38	"	647,475 79	634,367 "	
420,762 97	"	540,809 83	538,099 43	
44,474,600 59	"	44,640,316 27	44,202,228 61	

N° XXV. — Situation et mouvement des mitrailles, matières

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1891 et de celle des quantités entrées en 1892 (col. 2 + col. 5).
	En magasin au 31 décembre 1891. Tarif de 1892.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de romaniago en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire)	Resto à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1892 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1892.	
1	2	3	4	5	6
Acier vieux bandages.	17,974 87	13,800 "	4,174 87	64,153 94	82,110 81
— — essieux coudés	4,752 28	2,580 "	2,572 28	3,722 76	8,475 04
— — — droits	5,208 25	"	5,208 25	22,269 10	27,477 35
— vieilles feuilles de ressort	15,610 16	12,432 "	3,178 16	16,507 82	32,117 98
— fondu, vieux ressorts à spirales.	11,512 50	9,058 35	2,454 15	24,657 80	36,150 30
— ribfonds (tournures).	19,751 19	17,800 "	1,951 19	38,705 96	58,457 15
— mitrailles ordinaires	2,886 39	1,776 "	1,110 39	4,037 18	6,923 57
— mitrailles, brûlé	657 40	458 "	219 40	1,398 35	2,055 75
Argent de Berlin, vieux	857 69	"	857 69	105 25	962 92
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.	"	"	"	16,044 "	16,044 "
Caoutchouc vieux	902 80	"	902 80	781 87	1,684 67
Grasse provenant des fours à réchauffer	"	"	"	1,551 80	1,551 80
Cuivre, bronze, mitrailles	32,510 51	"	32,510 51	319,139 54	351,669 85
— — ribfonds et limailles.	59,545 57	25,996 40	15,546 97	117,968 81	157,512 18
— jaune, mitrailles.	16,181 10	5,500 "	10,681 10	70,112 70	86,293 89
— — ribfonds et limailles	2,148 55	"	2,148 55	5,103 80	7,252 15
— rouge, mitrailles de vieux foyers	21,640 80	"	21,640 80	141,574 25	163,015 05
— — — ordinaires.	34,498 38	"	34,498 38	111,517 51	146,015 72
— — ribfonds et limailles.	10,114 38	11,050 "	"	26,157 67	36,232 05
Déchets de cuir.	106 44	"	106 44	455 22	561 66
Fer divers vieux de remploi	5,544 40	"	5,544 40	5,532 50	11,096 90
Fer en tôle divers vieux de remploi	2,026 42	"	2,026 42	11,882 50	13,908 92
Fer vieux bandages.	15,650 50	"	15,650 50	9,578 80	25,229 30
Fer vieux essieux droits	8,051 20	"	8,051 20	9,835 50	17,886 50
— — coudés.	995 04	"	995 04	472 56	1,467 60
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages.	4,618 04	6,952 81 prix de vente.	15,795 38	16,851 45	21,499 49
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	2,046 66			5,755 95	5,780 61
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	10,447 48			23,202 78	33,630 26
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages	5,585 31			6,596 50	9,979 61
A reporter.	289,630 11	105,163 26	185,403 07	1,075,212 97	1,562,845 08

et pièces hors d'usage en 1892. (Magasin central et dépôts.)

SORTIES.					SOMMES	RESIE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt (Pour mémoire).	TOTAL (colon 7+8+9)	REALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1892. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1892 (Colonne 6 moins col 11)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1892 (Pour mémoire)
Délivrées pour être remployées par l'administra- tion	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs	Cédées à prix d'argent						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
21 51	»	61,380 »	32 58	64,401 51	61,170 »	17,709 50	8,820 »	8,880 50
634 08	»	4,480 »	158 97	5,154 08	5,033 40	5,340 96	»	5,340 96
13,629 53	»	»	57 »	15,629 53	»	11,847 80	»	11,847 80
1,906 53	»	24,368 »	5,380 91	26,474 53	25,008 23	5,643 45	6,512 »	»
47 70	»	23,538 15	8,994 60	23,603 85	23,686 27	10,514 47	9,750 »	794 47
400 52	»	33,000 »	6,129 52	55,400 52	48,553 »	5,036 83	12,400 »	»
718 07	»	1,776 »	1,625 80	2,494 07	1,776 »	4,429 50	4,400 »	29 50
»	»	1,752 »	789 52	1,752 »	1,958 »	503 73	»	303 73
»	»	850 »	12 07	830 »	1,010 »	112 92	»	112 92
126 23	»	15,964 50	792 »	14,090 73	15,775 86	1,933 23	1,750 »	203 23
189 30	»	1,050 »	193 70	1,239 30	777 »	445 37	»	445 37
»	»	1,449 »	»	1,449 »	1,149 »	82 80	45 »	37 80
302,627 41	»	»	188,459 26	302,627 41	»	49,042 41	»	49,042 41
22,445 »	20,258 70	98,596 40	52,662 90	141,098 10	89,552 87	16,214 08	20,472 »	»
24,108 59	8,503 90	43,100 »	40,507 19	77,512 49	31,940 »	8,781 40	31,900 »	»
708 50	»	»	4,589 90	708 50	»	6,545 65	3,000 »	5,545 65
139,561 63	»	»	71,997 75	139,561 63	»	23,453 40	»	23,453 40
56,843 95	21,728 »	35,000 »	51,368 10	95,571 93	26,880 »	52,443 77	71,436 56	»
2,415 54	1,612 »	20,950 »	12,880 47	24,957 54	18,846 42	11,291 71	8,071 70	5,223 01
559 22	»	»	100 82	559 22	»	2 44	»	2 44
5,527 70	»	»	2,223 60	5,527 70	»	5,769 20	»	5,769 20
11,950 76	»	»	75 »	11,950 76	»	1,978 16	»	1,978 16
11,207 50	»	»	»	11,207 50	»	14,021 80	»	14,021 80
10,177 60	»	»	»	10,177 60	»	7,708 90	»	7,708 90
200 16	»	»	132 80	200 16	»	1,267 44	»	1,267 44
2,476 »	»	43 43	262 50	2,521 43	»	18,978 04	»	»
5,940 75	»	95 »	655 »	4,035 75	7,421 69	1,744 86	59,400 57 (prix de vente)	15,591 71
641 16	»	4,251 »	»	4,892 16		28,758 10		
866 05	»	5,802 50	»	4,668 55		5,341 08		
505,728 63	31,902 60	400,447 98	447,663 76	1,048,079 21	365,599 76	514,763 87	217,957 45	151,407 27

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1891 et de celle des quantités entrées en 1892 (col. 2 + col. 5) 6
	En magasin au 31 décembre 1891. Tarif de 1892.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1892 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1892.	
Report. . .	289,630 11	105,163 26	185,403 07	1,073,212 97	1,562,843 08
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc.	10 08	»	10 08	80 88	90 96
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.). . .	6,050 75	070 »	5,380 75	7,267 99	13,518 74
— n° 2 (semelles de freins)	4,554 63	8,400 »	»	9,501 74	13,656 37
— n° 3 (débris divers)	85,975 77	160,095 »	»	256,598 86	342,574 63
— n° 4 (grilles et pièces brûlées).	5,105 52	8,000 »	»	14,454 16	19,559 68
Fer galvanisé, mitrailles	215 55	200 »	13 53	252 51	465 84
Fer riblonds (tournures).	7,596 80	6,000 »	1,596 80	9,444 38	17,041 18
Fil de fer vieux.	7 50	»	7 50	»	7 50
Fonte de remploi.	527 75	»	527 75	445 52	973 25
Fonte, mitrailles ordinaires	31,561 56	52,128 44	»	103,643 52	133,204 88
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	1,260 49	410 »	859 49	3,409 12	4,669 61
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	876 40	840 »	56 40	756 40	1,612 80
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compacte).	712 08	1,075 »	»	1,546 84	2,258 92
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	2,531 28	2,300 »	31 28	5,752 72	8,064 »
Fonte riblonds (tournures)	567 12	»	567 12	608 75	1,175 85
Huile de graissage (résidus)	2,142 42	1,705 90	456 52	6,405 05	8,547 45
Limes vieilles et débris de limes.	»	1 66	1 66	301 50	301 50
Livrets ayant contenu de l'or fin	»	»	»	2 09	2 09
Locomotives et tenders à petite section et machines-outils hors d'usage.	»	»	»	9,198 50	9,198 50
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets. . . .	1,055 75	»	1,055 75	33,659 06	34,714 81
— riblonds et limaille	1,655 70	»	1,655 70	41,802 06	43,457 76
Meules à aiguiser, hors d'usage.	9 65	»	9 65	9 45	19 08
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	10,425 72	7,000 »	3,425 72	21,742 »	32,165 72
Nickel, riblonds et limailles de métal Monté- fiore	219 88	»	219 88	57 52	277 40
Objets divers en fer et en fonte, hors d'usage .	»	»	»	539 41	539 41
A reporter. . .	452,288 25	553,989 26	204,207 41	1,600,252 76	2,052,541 01

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES	RESIE EN MAGASIN	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de romantago ou cours au 31 décembre 1892 (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1892 (Pour mémoire)
VALLUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrilles, matières et pièces hors d'usage			VALLUR des quantités transférées de dépôt à dépôt (Pour mémoire)	TOTAL (colon 7+8+9)	par la vente des mitrilles, matières et pièces hors d'usage en 1892 (Pour mémoire)	31 décembre 1892 (Colonne 6 moins col 11)		
Délivrées pour être remployées par l'administra- tion	Délivrées à l'industrie contre des objets nouveaux	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
505,728 65	51,902 60	400,447 98	417,665 76	1,048,079 21	365,599 76	514,765 87	217,957 45	151,407 27
"	"	"	"	"	"	90 96	"	90 96
6,984 75	"	670 "	2,862 11	7,654 75	671 "	5,665 99	670 "	4,095 99
69 44	"	9,800	1,280 59	9,869 44	9,715 "	3,786 93	7,700 "	"
46,077 08	"	266,581 51	41,968 44	513,258 59	259,948 64	29,516 24	151,500 "	"
117 60	"	15,500 "	2,406 15	15,617 60	15,700 "	5,942 08	8,500 "	"
25 55	"	400 "	155 57	425 55	662 "	42 20	100 "	"
"	"	14,000 "	948 16	14,000 "	15,410 "	5,041 18	5,200 "	"
"	"	"	"	"	"	7 50	"	7 50
126 75	"	"	151 41	126 75	"	846 50	"	846 50
27,958 82	17,257 64	70,491 20	15,797 54	115,667 68	69,570 82	19,537 22	35,109 72	"
25 04	"	2,400 "	1,654 64	2,485 04	2,252 "	2,186 57	1,640 "	546 57
"	"	1,458 80	67 20	1,458 80	1,588 45	154 "	1,960 "	"
"	"	1,075 "	1,011 14	1,075 "	1,068 75	1,183 92	"	1,183 92
1,110 55	"	5,104 "	408 52	6,214 55	5,104 "	1,849 65	2,760 "	"
9 46	"	"	29 70	9 46	"	1,166 59	660 "	506 59
1,405 04	"	4,855 90	405 65	6,258 94	2,680 25	2,288 51	350 "	1,958 51
"	"	501 50	1 66	501 50	409 52	"	"	"
"	"	"	"	"	"	2 09	"	2 09
"	"	8,256 "	"	8,256 "	8,256 "	942 50	942 50	"
52,504 50	"	"	15,161 44	52,504 50	"	2,410 51	"	2,410 51
42,061 80	"	"	4,155 12	42,061 80	"	1,395 96	"	1,395 96
"	"	"	4 50	"	"	19 08	"	19 08
8,642 20	"	14,000 "	20,569 20	22,612 20	12,927 80	9,523 52	6,000 "	3,523 52
46 44	"	222 40	65 "	268 84	169 91	8 56	"	8 56
"	"	359 41	"	359 41	359 41	"	"	"
765,267 45	69,140 24	815,963 50	556,638 88	1,046,371 19	705,252 29	406,169 82	420,849 65	168,881 15

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1891 et de celle des quantités entrées en 1892 (col 2 + col 5) 6
	En magasin au 31 décembre 1891 Tarif de 1892. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire) 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1892 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1892. 5	
Report.	452,288 25	355,989 26	201,207 41	1,600,252 76	2,032,541 01
Objets divers provenant de caisses de secours hors d'usage et autres.	»	»	»	1,330 04	1,330,04
Plomb vieux.	475 80	540 »	»	1,196 57	1,670 17
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés.	14,614 61	2,700 »	11,914 61	20,588 51	35,003 12
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze, métal blanc, fer et fonte mélangés.	»	»	»	6,500 05	6,500 05
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	194,905 79	95,488 85	99,416 96	566,958 53	761,864 12
Verre vieux (débris).	305 99	600 »	»	1,001 17	1,505 16
Zinc vieux.	1,566 75	1,840 »	»	1,545 89	2,710 64
TOTAUX	665,955 19	455,158 09	312,558 98	2,198,771 12	2,862,724 51

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES	RESTE EN MAGASIN	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de romaniago en cours au 31 décembre 1892.	RESTE A L'AVOIR fin 1892
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1892. Pour mémoire)	au 31 décembre 1892. (Colonne 6 moins col. 11.)	(Pour mémoire)	(Pour mémoire)
Délivrées pour être réemployées par l'administra- tion.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
763,267 45	60,140 24	813,963 50	556,658 88	1,646,371 19	763,232 20	406,169 83	420,819 65	108,881 15
"	"	1,075 04	"	1,075 04	1,075 04	233 "	233 "	"
419 61	"	945 "	1,071 99	1,361 61	879 70	505 56	405 "	"
6,953 15	"	23,233 30	8,482 27	30,186 45	23,075 52	4,816 67	"	4,816 67
1,529 78	"	2,951 70	3,655 17	4,481 48	2,841 44	1,815 57	"	1,815 57
193 202 67	255,153 89	176,000 "	63,106 88	624,358 56	106,840 "	137,505 56	252,122 40	"
"	"	978 "	454 14	978 "	881 88	327 16	900 "	"
204 70	"	1,840 "	767 63	2,041 70	1,950 "	663 94	1,580 "	"
965,557 36	524 206 13	1,021,009 54	656,236 98	2,510,863 03	962,775 87	551,861 28	675,912 03	175,513 37

N° XXVI. — *Déraillements et collisions*
Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS													
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT.							
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie : surhaussement mal établi (raillures trop brusques dans le niveau relatif des deux files de rail).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défectueux.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Faute de position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1892	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23	17
		1891	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	8
		Moyenne (¹).	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	15
2	Collisions aux bifurcations . . .	1892	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		1891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Moyenne (¹).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1892	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		1891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Moyenne (¹).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1892	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		1891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Moyenne (¹).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1892	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
		1891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Moyenne (¹).	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1892	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		1891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		Moyenne (¹).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1892	2	0	2	0	4	1	2	5	0	2	4	35	0
		1891	1	1	0	1	1	2	0	3	0	1	1	28	0
		Moyenne (¹).	0	4	1	1	1	1	2	4	3	1	3	29	0
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1892	0	0	0	0	2	5	2	2	0	1	0	0	1
		1891	0	1	0	0	2	5	2	13	0	1	0	0	0
		Moyenne (¹).	0	0	1	1	3	1	5	3	7	0	2	1	0
Ensemble		1892	2	0	2	0	4	6	7	7	2	3	5	35	20
		1891	1	3	0	1	6	5	4	16	0	2	1	46	11
		Moyenne (¹).	0	3	2	2	6	7	8	10	0	3	5	49	21

(¹) Établie sur les résultats des treize dernières années.

(²) Pour les années 1835 à 1890, voir annexe XXXI de 1890

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

— Année 1892.

ET COLLISIONS.									NOMBRE de déraillements et collisions en général			DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXECUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (*).												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne res- pectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrivant pas aussitôt l'ordre reçu	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphé- riques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes												
													VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				MILITAIRES.			
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	•	10	»	2	16	11	»	7	12	48	60	9	2	18	52	72	•	11	15	26	2	29	67	98
2	1	11	3	3	10	9	1	6	14	45	57	14	»	2	9	11	•	8	13	21	»	10	32	52
3	1	7	4	9	11	11	3	5	21	36	77	12	»	3	13	18	1	8	10	19	1	13	23	37
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1	•	»	»	»	1	•	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	•	1	»	•	•	1	1	1	2	2	4	2	•	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4
•	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	•	»	»	»	»	»	»	»	•	•	•	•
3	•	3	•	»	»	1	»	1	5	3	6	3	»	2	9	11	»	•	1	1	»	2	10	12
2	•	»	»	»	•	2	»	1	1	3	4	2	•	»	2	2	»	1	1	2	»	1	3	4
»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	2	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3	1	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
»	»	»	»	»	»	2	1	»	»	4	4	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1
»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	•	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	•	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	1	»	»	7	3	3	24	41	65	5	»	»	4	1	»	1	1	3	»	1	8	9
»	»	»	1	»	»	2	11	4	17	41	38	3	•	»	1	1	»	1	1	2	»	1	2	3
»	»	»	»	»	»	3	13	2	25	39	62	3	»	»	1	1	»	1	1	2	»	1	2	3
»	»	»	»	»	»	»	»	1	6	7	15	2	•	»	»	»	»	3	1	4	»	3	1	4
»	»	»	»	»	»	2	7	6	9	21	33	6	»	3	»	3	1	3	»	6	1	8	»	9
»	»	»	»	»	»	2	8	2	15	22	35	3	1	9	1	11	»	2	2	4	1	11	3	15
1	•	10	1	2	18	18	3	15	44	101	143	17	2	18	36	76	»	13	22	37	2	33	78	115
3	2	14	4	3	10	13	19	18	43	113	138	27	»	7	19	26	1	16	14	31	1	23	33	57
6	1	8	4	9	11	25	26	11	61	128	189	21	1	15	19	33	1	15	17	31	2	28	36	66

N° XXVII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1892.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tues.	blessés.	confusionnés	TOTAL.
A Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	2	13	2	17
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	1	5	2	8
En circulant dans l'intérieur des stations.	1	2	»	3
Lors de la fermeture des portières	»	12	7	19
Dans d'autres circonstances	»	2	8	10
TOTAUX.	4	34	19	57
B Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés . .	3	2	1	6
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	9	»	»	9
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	»	»	1	1
En circulant dans les stations	1	4	3	8
— le long de la voie	4	2	»	6
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	4	12	2	18
Suicide, folie	29	2	»	31
Dans d'autres circonstances	»	3	»	3
TOTAUX.	50	25	7	82

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GENERAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blesés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blesés.	contusionnés.	TOTAL.	
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	1	3	4	»	»	»	»	4
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres .	»	2	»	2	»	»	»	»	2
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	»	11	7	21	»	»	»	»	21
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	5	2	8	1	1	»	2	10
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	6	46	23	75	»	5	»	5	78
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	1	152	70	203	»	2	»	2	205
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	115	56	199	»	2	1	3	202
TOTAUX.	8	343	161	512	1	8	1	10	522
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules	»	3	»	3	»	»	»	»	3
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	2	»	2	»	»	»	»	2
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	6	»	6	»	»	1	1	7
TOTAUX.	»	12	»	12	»	»	1	1	13
3° En accrochant des véhicules	6	29	8	43	»	»	»	»	43

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	"	8	4	12	"	"	"	"	12
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	11	6	"	17	"	"	"	"	17
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	4	4	"	8	"	"	"	"	8
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	"	3	2	5	"	"	"	"	5
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	"	2	"	2	"	"	"	"	2
Atteints dans d'autres circonstances	"	5	"	5	"	"	"	"	5
TOTAUX.	"	8	2	10	"	"	"	"	10
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	2	5	2	9	"	"	"	"	9
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	"	3	1	4	"	"	"	"	4
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	7	4	12	"	"	"	"	12
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	"	20	4	24	"	"	"	"	24
Atteints dans d'autres circonstances.	1	42	33	78	"	"	"	"	78
TOTAUX.	4	77	40	127	"	"	"	"	127
9° Agents atteints en dehors de tout service									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	1	"	"	1	"	"	"	"	1
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	9	4	4	17	1	1	1	3	20
Accidents divers	"	2	"	2	"	"	"	"	2
TOTAUX.	10	6	4	20	1	1	1	3	25

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circu- lant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	2	7	»	9	»	1	»	1	10
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	11	2	13	»	»	»	»	13
Totaux.	2	19	2	23	»	1	»	1	24
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Agents des stations communes	1	10	3	14	»	»	»	»	14
Totaux.	1	11	3	15	»	»	»	»	15
Ensemble pour le littéra C.	46	525	230	799	2	10	5	15	814

XXVIII. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer de

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
I. — Lignes construites			
Premier établissement			
Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,421,618 74	1,453,146 68	6,480,298 10
Embranchement de Lierre.	278,558 64	44,667 55	164,350 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,201,611 55	975,434 99	2,481,352 49
Malines à Termonde	1,841,550 14	527,710 28	3,548,771 26
Termonde à Gand	7,995,995 95	777,851 64	3,604,565 15
Gand à Bruges.	4,115,005 22	541,453 25	2,737,151 52
Bruges à Ostende.	2,699,485 07	393,214 76	2,109,421 68
Gand à Deynze	993,115 30	344,498 22	2,493,142 45
Deynze à Courtrai	1,982,262 86	501,984 00	150,241 54
Courtrai à la frontière	2,252,087 58	521,893 70	1,510,572 74
Mouscron à Tournai	2,785,086 22	228,914 94	1,246,040 21
Bruxelles à Louvain	4,677,745 96	548,225 17	1,171,852 64
Malines à Louvain	5,281,909 55	467,246 24	1,919,158 66
Louvain à Tirlemont	5,068,656 41	505,581 90	1,467,966 92
Tirlemont à Ans.	6,195,016 12	675,023 22	2,999,369 20
Ans à la Meuse.	13,978,160 11	519,328 42	1,522,597 61
De la Meuse à la frontière prussienne.	22,446,973 58	818,906 05	3,401,245 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,596 81	65,967 62	309,720 67
Bruxelles à Tubize	4,617,621 19	494,665 15	1,693,569 75
Tubize à Soignies	4,106,487 41	215,651 92	1,295,905 97
Soignies à Mons	4,029,922 65	586,017 50	1,083,757 62
Mons à la frontière française.	5,553,824 65	551,467 75	1,593,870 76
Raccordement des stations du Nord et du Midi.	5,782,881 71	200,212 55	955,620 71
— entre les stations du Nord et du Quartier-Léopold.	2,689,466 50	3,240 61	82,295 22
Bruxelles à Luttre	11,850,405 69	899,554 97	2,707,290 80
Blaton à Ath	1,988,656 25	160,671 42	442,551 24
Braine-le-Comte à Charleroi.	7,810,556 91	857,024 15	3,957,625 20
A reporter.	146,518,069 16	12,442,024 99	52,831,805 73

l'État, effectuées depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1892.

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	

directement par l'État.

et parachèvement:

842,874 16	812,874 16
26,290,798 59	40,644,862 11
288,067 65	775,804 69
12,128,578 48	25,786,967 29
1,152,425 39	6,050,457 07
8,621,125 88	20,999,538 58
5,479,498 68	10,893,108 67
5,920,613 80	9,122,755 51
191,150 59	4,031,886 43
1,858,885 55	4,295,572 35
907,064 50	4,792,518 52
3,507,812 50	7,763,855 76
74,965 25	6,272,789 02
2,807,707 82	8,476,112 27
1,488,050 88	8,550,216 11
2,084,766 26	11,952,776 80
7,030,944 10	24,850,950 24
4,675,470 45	51,540,605 88
655,799 99	1,957,885 09
7,580,194 10	14,187,851 15
1,646,060 48	7,264,495 78
5,659,299 84	12,060,997 39
2,055,375 16	7,557,538 28
1,101,080 62	8,057,775 59
194,126 54	2,971,058 47
850,652 14	16,507,881 60
116,287 14	2,707,946 03
6,669,922 90	19,265,109 14
107,697,445 89	519,489,405 76

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES do terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		MILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
Report. . .	146,518,069 16	12,442,024 00	52,831,865 72
Charleroi à Namur	6,580,937 08	828,146 17	5,090,231 85
Libramont à Bertrix.	1,109,838 04	180,285 84	415,044 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève.	11,714,773 63	502,241 16	611,598 98
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée). . .	261,283 31	"	5,529 "
Audenarde à Orroir.	1,296,727 74	108,710 25	205,454 53
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée).	16,922 63	"	"
Saint-Aubin à Ermeton-sur Biert	454,524 65	15,805 59	3,817 24
Gedinne à la Lesse (Houyet)	170,601 45	"	57 36
Aubel à Bleyberg.	225,141 20	"	"
Wanlin à Anseremme; 2 ^e voie en communauté N. B. d'Anse- remme à Yvoir; 2 ^e voie d'Auhée vers Mettet; raccordement d'Auhée vers Yvoir	5,378,894 25	38,959 44	4,701 21
Raccordement entre les lignes de Mons à Manage et d'Ecaus- sines à Erquelines	420 "	"	"
Bruxelles à Anvers-Sud	576,710 79	"	"
Total. . .	172,192,844 81	15,916,180 44	57,167,200 "
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails	"	"	(1) 2,000,000 "
TOTAUX. . .	172,192,844 21	15,916,180 44	55,167,200 "

II. Lignes concédées à des compagnies

a), moyennant 50 p. ‰ de

Parachèvement

Braine-le-Comte à Gand	191,268 78	56,788 62	269,549 98
Tournai à Jurbise	295,857 51	42 098 52	561,848 45
Hal à Ath et Tournai à Blandain	577,555 48	84,975 51	442,908 65
Plateaux de Herve	57,587 76	157,552 09	571,271 26
Landen à Ciney	209,699 75	25,228 55	584,627 86
Jonction Belge Prussienne.	504,624 48	4,880 "	57,227 10
TOTAUX. . .	1,436,373 56	582,211 87	1,867,235 28

b), moyennant redevance

Parachèvement

Spa à la frontière Grand-Ducale	291,915 75	95,124 47	590,708 45
---	------------	-----------	------------

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
1	5	
107,697,143 89	319,489,405 70	
7,739,122 55	18,258,437 63	
75,776 »	1,869,813 90	
120,660 54	12,719,274 28	
»	264,812 31	
»	1,610,901 54	
»	16,922 63	
»	474,147 48	
»	170,638 70	
»	223,141 20	
»	5,422,554 90	
»	420 »	
»	376,710 79	
115,631,004 96	358,907,230 21	(¹) Voir annexe IV, renvoi 1.
»	(¹) 2,000,000 »	
115,631,004 96	358,907,230 21	

et exploitées par l'État :

la recette brute.

seulement.

184,702 58	702,109 96
1,054,269 77	1,754,975 83
214,226 95	1,119,646 57
265,540 91	829,552 02
1,198,754 75	1,818,510 89
694,567 95	1,038,508 53
5,606,862 89	7,262,681 60

fixe de 500,000 francs l'an.

seulement.

425,124 16	1,200,870 81
------------	--------------

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES do terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3

III. Lignes rachetées au comptant

Parachè

Mons à Manage	557,999 24	513,808 93	1,410,519 15
Lignes du Grand-Luxembourg.	6,980,687 19	1,885,850 44	8,250,060 08
Pépinster à Spa	71,579 68	21,755 55	86,957 63
Dendre et Waes	693,022 61	52,158 06	924,747 82
Saint-Ghislain à Erbicaut.	73,279 33	18,137 05	66,888 56
Lierre à Turnhout	127,885 39	28,047 71	109,850 90
Anvers à la frontière par Esschen.	322,282 16	159,079 89	117,514 69
Marbehan à Virton et à Lamorveau.	520,591 19	106 933 88	283,058 50
Ensemble	9,547,126 79	2,787,751 51	11,258,107 35
Réseau des Flandres.			
Bruges à Iteyst	103,490 78	23,982 45	209,511 16
Deynze à Lichtervelde, Lichtervelde à Furnes et Furnes à la frontière.	483,577 85	16,515 58	103,887 02
Ostende à Armentières	177,545 05	895 39	17,064 85
Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint- Gilles-Waes.	91,665 50	1,615 56	65,066 30
Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingel- munster.	75,459 74	29,014 06	98,212 50
Ensemble.	929,516 70	72,023 02	493,741 85
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.			
Tirlemont à Namur	179,352 92	66,349 41	216,390 14
Tamines à Landen.	204,621 74	20,078 »	120,844 50
Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	358,560 10	37,999 52	180,849 91
Manage à Wavre	357,625 92	18,196 20	154,927 05
Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin. Gand à Saint-Ghislain	97,565 05	182,296 12	257,161 75
Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain.	421,118 69	150,574 15	782,799 68
Piéton à Manage, à Leval, à Buvrinnes-Mont. Écaussinnes à Erquelines	618,514 03	277,411 80	734,811 »
Mons à Bonne-Espérance.	104,238 43	55,826 14	49,056 04
Baume à Marchiennes	520,688 84	525,247 48	1,128,053 35
Piéton à Trazegnies, Roux à Gosselies et Trazegnies à Luttre	103,581 37	7,111 65	82,457 04
Houdeng à Soignies	198,868 51	266,786 80	492,882 96
Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Châtelaineau.	65,874 71	15,921 15	265,085 25
Berzée à Thuillies et à Beaumont	27,495 73	»	150,482 25
Blaton à Bernissart	37,448 02	566 97	87,898 28
Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich. Dour à Quévrain	14,241 75	26,620 79	20,454 57
Ensemble.	11,466 54	7,016 58	10,552 60
TOTAUX.	21,505 01	20,690 55	66,820 21
	941 76	»	»
Ensemble.	5,103,297 16	1,434,492 96	4,761,268 42
TOTAUX.	15,379,940 65	4,294,267 49	16,515,207 58

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	COUT des LIGNES.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
ou moyennant annuités				
vement.				
2,193,320 03	4,686,418 27	(*) 10,523,041 76	13,211,400 03	(*) Capital représentatif des annuités servies.
0,518,897 15	23,685,404 86	(*) 127,335 106 80	151,573,638 87	(*) Déficit de fr. 335,037-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
192,653 93	572,928 81	(*) 555,037 21	7,154,989 89	
2,551,582 47	4,224,510 96	6,782,031 08	58,927,380 47	(2) Dont prélevé sur le prix d'achat . . . fr. 160 75
1,523 65	159,630 57	52,705,069 51	2,544,630 57	Report de la colonne 6. . . 4,299,839 25
115,108 77	(*) 580,890 77	2,385,000 »	4,080,730 02	Prix d'achat. fr. 4,300,000 »
526,732 94	925,409 68	4,299,839 25	15,425,409 68	(3) Y compris des parachèvements à concurrence de . . . 860,575 85
162,423 46	(*) 1,072,807 05	12,500,000 »	7,150,076 77	payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
12,093,045 52	33,488,120 95	6,077,269 74		Report de la colonne 6 . . . 6,077,269 74
				Prix d'achat. fr. 6,937,643 59
471,799 24	808,735 61			(4) Savoir :
212,604 41	816,581 86			a) Parachèvement prévu lors du rachat . . . 13,101,927 16
447,790 78	645,100 25	17,441,982 42	20,535,384 74	b) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux. . . 41,067,507 55
159,667 83	298,014 79			c) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat. 160 75
126,232 51	526,918 81			d) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,575 85
				Total conforme. fr. 55,029,971 29
1,598,120 77	2,895,402 52			(5) En ajoutant au montant de fr. 434,278,140 56
695,482 09	1,157,574 56			e ci-dessus . . . 160 75
659,914 76	985,438 86			d id. . . 860,575 85
617,407 19	1,171,616 52			on obtient. . . fr. 435,138,677 16
589,988 26	880,737 52			coût des lignes rachetées.
235,585 72	750,406 68			
1,215,512 51	2,548,055 04			
509,045 70	2,150,582 55			
879,535 90	1,066,641 51			
599,830 41	2,571,822 11	(*) 191,208,800 »	210,857,248 02	
558,717 92	555,867 96			
914,109 45	1,872,647 72			
42,100 46	586,981 57			
6,076 58	184,054 51			
69,101 74	194,815 01			
97,135 77	158,432 86			
6,205 85	53,021 55			
41,904 96	150,920 75			
44,886 17	45,827 93			
7,549,589 48	16,648,448 02			
20,842,535 57	(*) 55,029,971 29	(5) 454,278,140 56	489,661,149 06	
		555,037 21		

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES do terrains, indemnités, fruits de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
			BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
		1	2	3
IV. — Lignes contraintes à forfait				
Premier établissement				
Convention-loi des 31 janvier- 13 mars 1873. Convention-loi des 21 juillet- 25 août 1883.	Athus à Gedinne	103,763 50	34,116 12	274,675 07
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Anhée-jonction . . .	126,460 14	22,493 29	380,223 97
	Jemelle à Wanlin	178,353 51	»	37,583 31
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz. .	1,732,153 51	1,651 »	20,751 02
	ENSEMBLE	2,200,730 68	57,960 41	713,038 37
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll.	144,066 91	5,056 26	70,840 22
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	46,763 »	6,353 61	116,828 14
	ENSEMBLE	190,829 91	11,411 87	187,668 36
Convention-loi du 10 juin 1878. — Baltice à Aubel.		7,007 85	36,605 08	87,410 33
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1879 et des 1 ^{er} -26 juin 1877	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles. .	53,723 82	51,119 21	191,666 21
	Poom à Hoboken, Boom à Londerzeel, Opwyck et à Alost	50,910 46	4,502 07	90,542 »
	Renaix à Pecq et à Tournai.	11,600 34	»	30,230 94
	Tournai à la frontière vers Orchies	16,875 70	»	27,143 65
	Autoing à la frontière vers Saint-Amand. .	21,603 97	38,161 16	62,472 38
	Tubize à Virginal et à Écaussines, Lembeq à Clabecq et à Braine-l'Alleud.	34,037 13	21,101 07	102,292 26
	Jette à Assche et à Termonde.	28,846 85	59,096 43	254,183 29
	Bassilly à Lessines et à Renaix	4,862 67	103,860 51	261,932 »
	Ath à Vaudignies et à Saint-Ghislain. . . .	53,381 58	4,829 62	58,488 63
	Elterbeek à Auderghem, à Woluwe et à Tervueren	18,729 50	90,844 97	218,227 60
	Couillet à Jamioulx	4,341 13	40,117 21	20,213 12
	Mettet à Acoz.	8,610 01	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	9,385 05	5,869 78	25,700 53
	Avelghem à Herseaux et à la frontière . . .	11,303 84	108,527 93	256,282 06
	Dour à Audregnies et à la frontière	16,252 92	83,356 56	196,875 48
	Deaumont à Chimay, Mont-Sainte-Gene- viève à Lobbes et à Thuillies, Buvrinnes à Mont-Sainte-Geneviève et à Faurœux, raccords de Peissant et de Merbes- Sainte-Marie	154,778 19	79,582 39	311,713 33
	Gosselies à Jumet, à Masses-Diarbois et à Vieux Campinaire, Marcinelle à Jumet, Jumet à Gilly-Sart-Allet, La Providence à La Planche.	58,418 28	26,021 28	95,793 22
	ENSEMBLE	519,675 42	720,687 85	2,204,332 17
	TOTAUX	2,918,241 84	826,605 21	3,192,469 43

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en litres de la Dette publique	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
pour compte de l'État (1).				
et parachèvement.				
1,493,189 88	1,903,743 17	40,700,018 49	46,200,436 26	(1) Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en espèces ainsi que les dépenses de parachèvement. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des titres remis en paiement aux sociétés de construction. (2) Y compris les dépenses imputées sur le prix de construction à forfait. (Conventions-) 31 janvier-15 mars 1873) lois des) 21 juillet-25 août 1883.) Savoir : { 1° Sur fonds généraux . . . fr. 2,476,788 10 2° Sur prix du forfait . . . fr. 3,017,629 67 Report de la colonne 6 . . fr. 40,766,018 49 Ensemble . fr. 45,783,648 16 déduction faite d'une indemnité judiciaire de fr. 4,173,201-16 prise en charge par le Département des Finances, et payée à la Société de construction en raison de lignes qui lui avaient été concédées et que l'État a distraites de l'entreprise. (3) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention-loi du 19 décembre 1876.) Savoir : { 1° Sur fonds généraux . . . fr. 1,666,159 28 2° Sur prix du forfait . . . fr. 140,617 22 Report de la colonne 6 . . fr. 14,229,282 78 Ensemble . fr. 14,569,900 » (4) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention) 25 avril-3 juin 1870) lois des) 1-26 juin 1877.) Savoir : { 1° Sur fonds généraux . . . fr. 4,306,034 90 2° Sur prix du forfait . . . fr. 251,499 40 Report de la colonne 6 . . fr. 94,893,039 03 Ensemble . fr. 95,149,538 45 (5) Y compris les dépenses imputées sur le prix de construction à forfait. Savoir : { 1° Sur fonds généraux . . . fr. 8,680,565 49 2° Sur prix du forfait . . . fr. 3,412,746 29 Report de la colonne 6 . . fr. 132,322,726 07 Ensemble conforme (Ann II fr. 155,935,472 36
112,011 98	610,894 38			
49,219 01	264,937 83			
868,264 26	2,622,820 39			
2,522,688 13	(2) 5,494,417 77			
737,770 79	937,734 18			
679,093 57	819,042 32			
1,416,866 36	(4) 1,806,776 50			
100,339 93	231,583 21			
103,743 57	404,254 81			
36 090 23	162,014 79			
13 246 40	61,097 68			
33,833 44	77,902 77			
7,582 97	129,822 48			
58,999 29	216,429 75			
19,074 83	361,203 44			
6,830 40	379,503 58			
171,081 21	217,784 01			
13,946 97	343,749 04			
40,924 26	403,593 72			
12,513 43	39,592 57			
11,867 83	53,823 19			
83,914 57	459,828 40			
16,693 23	313 160 19			
178,692 98	721,768 89			
299,708 18	479,970 96			
1,115,820 86	(4) 4,560,534 50			
5,155,735 50	(5) 12,095,411 78			
		152,522,726 07	164,615 837 83	

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc.	fr. 28,470,000 20
Réservoirs.	704,145 23
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.	400,108 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.	2,045,146 12
Machines à vapeur des ateliers.	1,055,967 20
Enclumes, étaux, creusets, burins.	859,104 50
Pompes à incendie.	195,049 52
Pavés.	5,678,765 08
Fr.	<u>37,475,614 40</u>

VI. — Dépenses générales.

Personnel.	fr. 0,508,941 50
Frais de bureau, impressions, reliures.	711,184 59
Études de projets, levées de plans, etc.	522,971 29
Mobilier, instruments, etc.	1,758,755 20
Secours.	14,283 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.	247,421 54
Fr.	<u>9,805,554 48</u>

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	Locomotives et accessoires.	fr. 114,144,497 75	116,021,756 75
	Pièces de rechange	1,880,259 »	
Matériel de transport.	Voitures et approvisionnements y relatifs	155,176,219 29	161,417,052 »
	Objets de consommation pour le G ^d -Luxemb.	233,837 26	
	Métaux, fers divers, etc.	2,775,422 75	
	Main-d'œuvre de construction	5,212,152 70	
Engins de pesage de chargement, etc.	Bascules et poids.	218,441 04	7,105,709 87
	Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,255,174 42	
	Objets de ferblanterie, chauffereilles, tricycles, transbordeurs.	690,093 81	
	Brouettes, charrettes et canots	252,583 79	
Dépenses diverses.	Paniers pour le transport de marchandises.	96,928 27	459,792 09
	Transport de matériel anglais	84,104 86	
	Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.	26,175 17	
Totaux.		fr. 285,045,890 09	

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS.			Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
	LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS				
		spéciaux prévus lors du rachat.	ordinaires sur fonds généraux.			
I. <i>Chemins de fer construits directement par l'État.</i>						
Val ^r des lignes. fr. 536,907,250 21	404,184,399 09			404,184,399 09	217,974,502 45	622,158,901 54
Matériel fixe des stations. 57,475,614 40						
Dépenses générales. 9,803,554 48						
II. <i>Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes</i>	»	»	8,463,552 41	8,463,552 41	»	8,463,552 41
III. <i>Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.</i>						
a) Convention-loi des 31 janvier- 13 mars 1873.	43,783,648 16	»	2,476,788 10	46,260,436 26	»	46,260,436 26
b) Convention-loi des 31 juillet- 23 août 1883.						
c) Convention-loi du 19 décem- bre 1876. (Tirlemont à Diest et à Moll; Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres).						
d) Conventions-lois des 25 avril- 3 juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	14,569,900 »	»	1,666,159 28	16,036,059 28	»	16,036,059 28
e) Convention-lois des 9-10 juin 1878 (Battice à Aubel)	93,149,538 45	»	4,306,034 90	99,455,593 35	»	99,455,593 35
Ensemble.	2,652,563 75	»	231,583 21	2,863,748 96	»	2,863,748 96
IV. <i>Chemins de fer rachetés par l'État.</i>	153,935,472 36	»	8,680,565 49	164,615,837 85	»	164,615,837 85
Mons à Manage	10,523,041 76	»	4,686,448 27	15,211,490 03	2,698,349 24	17,909,839 27
Grand Luxembourg.	127,335,106 80	9,759,334 51	15,926,160 55	151,375,638 87	(1) 33,685,258 53	185,050,897 40
	533,037 21					
Pepinster à Spa.	6,782,031 08					
Dendre et Waes.	52,703,069 51	»	4,224,510 96	56,927,580 47	»	56,927,580 47
Saint-Ghislain à Erbisoul	2,383,000 »	62,392 83	97,037 72	2,544,630 57	395,666 34	2,938,296 91
Lierre à Turnhout	4,500,000 »	»	380,730 02	4,880,730 02	233,566 48	4,914,296 50
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	923,409 68	13,423,409 68	»	13,423,409 68
Hesbaye-Condruz.	»	»	»	»	223,153 81	223,153 81
Marbehan à Virton	6,937,645 59	»	212,431 18	7,150,076 77	268,382 88	7,418,459 65
Flandres.	17,441,982 42	300,000 »	2,593,402 32	20,335,384 74	1,608,737 28	21,944,122 02
Bassins houillers du Hainaut	194,208,800 »	3,000,000 »	13,648,448 02	210,857,248 02	27,960,275 68	238,817,521 70
Ensemble.	153,138,677 16	13,101,927 16	41,067,507 33	489,601,149 06	67,071,388 24	556,732,537 50
	533,037 21					
TOTAUX.	1,066,924,958 41				283,045,890 69	1,351,970,829 10
Intérêts des capitaux pendant la construction des lignes fr.						18,213,755 51
Dépenses de premier établissement en général						1,370,184,584 61
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. fr.	3,853,107 09					11,184,998 42
{ Travaux en cours d'exécution	3,349,891 33					
Reste, pour lignes exploitées, un capital utile de fr.						1,338,999,886 19

(1) Savoir : { 1^o Matériel repris fr. 17,336,956 01
{ 2^o Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État . . . 13,113,702 90
{ 3^o Acquisition de pièces de rechange y relatives 3,232,599 62

3^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXIX. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1892.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À double voie	À simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} »	Mét. cour ^{ts} »	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} »	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} 49,323	Mét. cour ^{ts} »
Chimay : Hostière à la frontière vers Anor (France).	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»
	Courtrai à Poperinghe	43,511	»	43,511	»	43,511	43,511	»
	Poporinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	»	20,655	20,655	»
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt.	25,438	»	25,438	»	25,438	25,438	»
	Roulers à Ypres.	22,030	»	22,030	»	22,030	22,030	»
	Roulers à Menin	15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»
Gand-Eccloo-Druges	47,297	»	»	47,297	1,802	45,495	47,297	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).	26,488	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroy à Viroux (France)	62,478	3,100	65,578	23,678	41,900	65,578	»
	Embranchements de Couvin, de Florennes, de Landelle, de Morlalmé et de Philippeville et de la Sambre à Marchienne.	45,717	»	45,717	2,251	43,466	43,466	2,251
	Est belge. { Louvain à Givet (France)	117,251	2,083	119,334	16,012	103,322	119,334	»
	Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	16,124	»	16,124	4,533	11,591	4,533	11,591
	Landen à Hasselt (2)	27,964	»	27,964	624,172	27,964	27,964	»
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260	6,679	95,581	102,260	»
Nord de la Belgique.	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins.	73,250	»	73,250	15,911	57,340	60,141	13,118
	Aerschot à Hérentals	20,535	»	20,535	»	20,535	20,535	»
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	8,816	23,100	31,916	»	31,916	31,916	»
	Anvers à Gladbach (Prusse).	73,241	48,244	121,485	461	121,024	121,485	»
Hasselt à Maaseyck.	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Liège à Maastricht (Pays-Bas).	18,276	11,007	»	29,283	29,283	»	29,283	»
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt.	53,652	»	53,652	»	53,652	50,513	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	44,313	17,571	61,884	»	61,884	61,884	»
	Liège à Flémalle et embranchements	25,206	»	25,206	»	25,206	7,617	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,586	»	67,486	4,361	63,125	67,486	»
Nord belge.	Charleroy à Erquelinnes	30,653	»	30,653	30,653	»	29,885	768
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	»	15,890	15,890	»	15,890	»
	Namur à Liège.	72,631	»	72,634	72,634	»	72,151	483
	Namur à Givet (France)	48,301	3,400	49,701	10,326	39,375	49,701	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790
Totaux.	(1) et (2) 1,276,354	201,611		1,477,965	236,492	1,241,473	1,428,296	49,669

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête-de-Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge, pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XXX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1892.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge	4	9	10	4	3	14	"	4	4
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	9	10	4	3	14	"	4	4
Chimay	Belge	4	10	14	"	2	16	3	2	5
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	10	14	"	2	16	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge	11	18	29	3	10	42	"	2	2
	Etranger . .	1	2	3	1	"	4	"	"	"
	Ensemble.	12	20	32	4	10	46	"	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	12	1	"	13	"	4	4
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	8	12	1	"	13	"	4	4
Gand à Torneuzen	Belge	4	3	7	"	"	7	"	3	3
	Etranger . .	2	3	5	"	"	5	"	1	4
	Ensemble.	6	6	12	"	"	12	"	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	27	1	127	35	85	120
	Etranger . .	7	13	20	11	"	31	1	7	8
	Ensemble.	44	75	119	38	1	158	36	92	128
Hasselt à Maeseyck.	Belge	1	6	7	1	"	8	1	1	2
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	1	6	7	1	"	8	1	1	2
Liège à Maestricht	Belge	1	5	6	"	7	13	1	3	4
	Etranger . .	1	2	3	"	"	3	"	1	4
	Ensemble.	2	7	9	"	7	16	1	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	2	1	26	6	20	26
	Etranger . .	1	2	3	"	"	3	"	"	"
	Ensemble.	10	16	26	2	1	29	6	20	26
Malines à Torneuzen	Belge	6	4	10	"	2	12	"	2	2
	Etranger . .	2	2	4	1	"	5	"	"	"
	Ensemble.	8	6	14	1	2	17	"	2	2
Nord belge	Belge	18	29	47	5	29	81	24	52	76
	Etranger . .	1	"	1	"	"	1	"	"	"
	Ensemble.	19	29	48	5	29	82	24	52	76
Taviers à Embresin.	Belge	"	"	"	5	4	9	2	1	3
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	"	"	"	5	4	9	2	1	3
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	"	1	8	"	"	"
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	"	1	8	"	"	"
TOTAUX.	Belge	98	173	271	45	60	376	72	476	248
	Etranger . .	15	24	39	13	"	53	1	9	10
	Ensemble.	113	197	310	58	60	429	73	485	258

N° XXXI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1892.

Comparaison des années 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.															
		Autres à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Beckus-Bruges.	Gand à Tournai.	Grand Central belge.	Hasselt à Maastricht.	Liège à Maastricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Malines à Tournai.	Nord belge.	Tartiers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.															
Locomotives.	{ en 1892 . .	13	7	36	8	10	(²) 207	3	(³) 11	28	13	(⁴) 204	3	6	549
	{ en 1891 . .	12	7	36	8	10	200	3	(³) 10	28	13	(⁴) 204	3	6	540
Différences pour 1892. . .		+ 1	"	"	"	"	+ 7	"	+ 1	"	"	"	"	"	+ 9
Tenders . . .	{ en 1892 . .	"	7	35	4	6	129	"	7	20	12	129	"	"	349
	{ en 1891 . .	"	7	35	4	6	130	"	7	20	12	129	"	"	350
Différences pour 1892. . .		"	"	"	"	"	- 1	"	"	"	"	"	"	"	- 1
Voitures à vapeur	{ en 1892 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	10
	{ en 1891 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	10
Différences pour 1892. . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	{ de 1 ^{re} classe.	5	"	14	3	2	43	"	3	—	5	29	"	1	108
	{ de 2 ^e — . .	15	"	23	10	2	42	"	3	—	7	28	"	2	132
	{ de 3 ^e — . .	32	7	67	22	9	207	6	11	—	15	65	"	9	450
	{ mixtes . .	12	5	19	5	2	(⁵) 62	2	(⁶) 16	—	7	(⁷) 25	6	3	164
	{ Ensemble.	64	12	123	40	15	354	8	33	(1)	34	147	6	15	851
Fourgons à bagages		12	8	45	6	5	212	2	(⁸) 14	(1)	11	140	3	4	462
Wagons à marchandises	{ ouverts . .	50	195	310	55	171	5,849	44	179	—	393	3,820	57	20	10,953
	{ fermés. . .	43	6	132	46	13	535	16	68	—	23	464	"	15	1,411
	{ pr chevaux.	"	"	6	"	"	6	2	1	—	"	10	"	"	23
	{ pr bétail. .	3	8	56	"	8	579	16	1	—	50	50	4	7	782
	{ Ensemble.	96	209	504	101	192	7,019	78	249	(1)	376	4,344	61	42	13,271
Véhicules divers		11	1	"	4	2	17	4	"	(1)	7	7	"	2	55
TOTAUX (véhicules de transport)	{ en 1892 . .	183	230	672	151	214	7,602	92	206	(1)	428	4,638	70	63	14,639
	{ en 1891 . .	181	230	664	145	214	7,600	92	206	—	427	4,636	69	63	14,617
Différences pour 1892. . .		+ 2	"	+ 8	+ 6	"	+ 2	"	"	—	+ 1	+ 2	+ 1	"	+ 22

(¹) A la fin de 1892, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 3^e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,559 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1892 comprenait : 2,771 wagons ouverts, 2,462 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 755 wagons pour bétail et 902 véhicules divers.

(²) Dont 2
 (³) — 3
 (⁴) — 19
 (⁵) — 9
 (⁶) — 10
 (⁷) — 11
 (⁸) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1892.

Comparaison des années 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS :											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	455,049	41,714	5,814	502,577	"	"	"	"	455,049	41,714	5,814	502,577
Ghimny	"	62,570	198,435	261,005	"	6,871	27,816	(1) 36,688	"	71,442	226,251	297,693
Flandre occidentale	(2) 865,064	170,546	122,762	1,158,372	150	26	"	176	(2) 865,214	170,572	122,762	1,158,548
Gand-Eecloo-Bruges	258,589	50,564	"	309,153	"	"	"	"	258,589	50,564	"	309,153
Gand à Terneuzen	91,517	43,865	50,473	185,855	"	"	"	"	91,517	43,865	50,473	185,855
Grand Central belge	1,735,909	1,369,838	384,993	3,510,740	81,356	42	"	84,398	1,840,265	1,369,880	384,993	3,595,138
Hasselt à Maeseyck	164	"	101,188	101,352	"	"	"	"	164	"	101,188	101,352
Liège à Maestricht	(3) 214,232	101,852	15,372	361,456	"	"	"	"	(3) 214,232	101,852	15,372	361,456
Liégeois-Limbourgeois . . .	435,350	415,832	"	851,182	"	"	"	"	435,350	415,832	"	851,182
Malines à Terneuzen	(4) 259,083	217,463	12,373	488,919	"	"	"	"	(4) 259,083	217,463	12,373	488,919
Nord belge	(5) 1,607,766	1,193,091	"	2,800,857	"	"	"	"	(5) 1,607,766	1,193,091	"	2,800,857
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas . .	72,059	11,544	2,654	86,257	14,160	2,061	522	16,732	86,228	13,605	3,176	103,009
TOTAUX pour 1892	6,044,782	3,678,879	934,064	10,657,725	98,675	11,001	28,138	138,014	6,143,457	3,689,880	962,402	10,795,739
— pour 1891	5,735,314	3,725,468	958,394	10,419,176	90,775	11,103	27,746	138,714	5,835,089	3,736,661	980,140	10,551,890
Différences pour 1892 . .	+ 309,468	— 46,589	—24,330	+238,549	—1,100	—192	+ 392	— 700	+ 308,368	— 46,781	—23,738	+237,849

(1) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(2) Y compris 124,768 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 112,683 — — par les trains-tramways.

(4) — 28,077 — — par les voitures à vapeur.

(5) — 554,366 — — par les trains-tramways.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	ANVERS À GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	31,723	60,794	2,916	5,654	40,271	72,805
2 ^e — (—)	252,910	271,918	26,223	25,754	274,484	299,669
3 ^e — et prix réduits. (—)	999,325	581,970	260,633	428,574	2,088,245	1,082,489
Ensemble. (—)	1,283,958	914,682	289,802	459,976	2,402,970	1,454,963
Bagages. { taxés au minimum (colis.)	1,455	935	•	•	42,168 ⁽¹⁾	23,267
— au poids (quintaux.)	6,037	7,679	4,323	3,437	40,364	—
Ensemble.	—	8,614	—	3,437	—	23,267
Petites mar- { taxées au minimum . (expéditions.)	42,060	46,458	•	•	270,307 ⁽²⁾	97,908
chandises. { — au poids (quintaux.)	54,874	73,409	48,834	25,746	431,942	410,378
Ensemble.	—	89,867	—	25,746	—	208,286
Grosses mar- { taxées au minimum . . (expéditions.)	8,489	46,927	•	•	28,568	28,436
chandises. { — au poids (tonnes.)	63,731	206,492	497,692	336,054	702,498	1,469,468
Ensemble.	—	223,419	—	336,054	—	1,497,304
Finances (groups.)	3,326	4,537	839	676	46,625	8,919
Équipages { transportés à grandes vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	40	487
— à petite — (—)	•	•	8	428	•	•
Ensemble. (—)	•	•	8	428	40	487
Chevaux et bestiaux ⁽³⁾ { transportés à grandes vitesse. (nombre.)	•	•	40	424	4,096	46,407
— à petite — (—)	46,734	31,870	1,248	45,080	673	7,298
Ensemble. (—)	46,734	31,870	1,288	45,204	4,769	23,705
Produits extraordinaires (francs.)	—	23,920	—	23,807	—	46,462
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,293,609	—	564,725 ⁽⁴⁾	—	2,932,793
Dépenses — — (—)	—	794,773	—	443,318 ⁽⁵⁾	—	1,700,428
Excédents { des recettes sur les dépenses. (—)	—	498,836	—	151,407	—	1,232,665
{ des dépenses sur les recettes. (—)	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	61.44 p. o/o	—	73.48 p. o/o	—	37.97 p. o/o

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, nitrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors

(2) Y compris le mouvement (523,730 voyageurs) et la recette (499,022 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Antérieurement à 1892, ce mouvement était indiqué en quintaux de 100 livres (30 kilogrammes). Actuellement il est exprimé en

(4) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge, le mouvement en animaux est exprimé par le nombre

(5) Y compris une somme de 54,749 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, du

(6) Y compris une somme de 4,835 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette ⁽¹⁾. — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation.* — *Exercice 1892.*

DES COMPAGNIES.

GAND-EGGLOO- BRUGES.		GAND A TIRNLOZEN		GRAND CENTRAL DILGE.		HASSELT A MAESLYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,419	14,709	4,613	2,497	108,539	207,355	4,008	2,285	17,163	29,368	211,712	395,463
136,898	136,912	10,316	9,284	562,480	690,959	5,396	8,651	68,996 (2)	67,511	1,337,703	4,510,658
354,916	233,448	330,403	166,927	5,539,879	2,707,790	53,553	43,903	927,925	421,086	10,454,819	5,366,481
500,233	385,069	242,362	178,708	6,210,898	3,606,101	59,957	54,839	1,011,081	517,963	12,004,261	7,272,306
4,465	865	604	940	20,481	61,859	539	269	"	"	36,712	410,019
4,444	2,059	843		15,956		369	790	8,389	8,219	44,725	
—	2,924	—	940	—	61,859	—	1,059	—	8,219	—	410,019
59,395	23,317	5,248	1,723	341,549	572,400	21,948	7,472	"	"	740,507	4,004,673
29,841	24,056	13,273	9,481	199,845		10,420	9,442	44,178	29,883	503,207	
—	47,373	—	11,204	—	572,400	—	16,914	—	29,883	—	1,001,673
6,291	7,971	824	955	53,896	9,008,632	4,034	4,651	"	"	98,502	12,016,117
117,686	186,464	113,355	375,751	4,118,705		36,030	58,277	581,750	619,939	6,231,447	
—	194,435	—	376,709	—	9,008,632	—	59,928	—	619,939	—	12,016,117
2,864	853	318	806	21,327	4,265	1,328	495	2,708	663	79,335	18,214
3	37	"	"	82	2,870	"	"	4	77	99	3,174
"	"	"	"	23	4,451	"	"	"	"	31	4,279
3	37	"	"	105	4,021	"	"	4	77	130	4,450
281	5,525	"	"	2,915	8,745	"	"	70	1,087	—	31,888
4,563	15,274	514	4,938	89,822	93,988	419	5,325	424	4,462	—	178,235
4,814	20,799	514	4,938	92,737	102,733	419	5,325	191	5,549	—	210,423
—	46,722	—	13,053	—	159,067	—	25,234	—	84,667	—	392,502
—	698,212	—	586,358	—	13,519,021	—	163,814	—	1,266,962	—	21,025,594
—	404,767	—	318,897	—	7,406,991	—	164,293	—	704,596	—	11,907,766
—	293,445	—	267,461	—	6,112,027	—	"	—	562,366	—	9,148,207
—	"	—	"	—	"	—	479	—	"	—	479
—	57.97 p. %	—	51.39 p. %	—	54.78 p. %	—	100.29 p. %	—	55.61 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admi-
il n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

Liège à Visé.

quintaux métriques (100 kilogrammes).

de têtes; pour les autres chemins de fer ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions.

chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
dont il est question dans le renvoi (5) ci-dessus.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	214,712	395,464	15,253	41,385	17,455	21,440
2 ^e — (—)	1,337,703	1,510,658	133,557	221,305	77,890	66,356
3 ^e — et prix réduits . . (—)	10,454,849	5,366,184	521,834	416,058	526,665	231,689
Ensemble. (—)	12,004,264	7,272,306	673,644	678,748	621,710	319,485
Bagages { taxés au minimum (colis.)	36,712	—	2,404	1,957	2,091	4,013
— au poids (quintaux.)	44,725	110,019	3,870	10,080	2,054	2,968
Ensemble.	—	110,019	—	12,037	—	3,981
Petites mar- { taxées au minimum . . (expéditions.)	740,507	—	135,201	46,959	77,329	—
chandises { — au poids (quintaux.)	503,207	1,001,673	101,343	144,850	32,125	70,601
Ensemble.	—	1,001,673	—	188,839	—	70,601
Grosses mar- { taxées au minimum . . (expéditions.)	98,502	—	43,678	46,414	6,443	8,698
chandises { — au poids (tonnes.)	6,231,447	12,016,117	1,021,676	1,498,996	536,664	730,607
Ensemble	—	12,016,117	—	1,545,410	—	739,305
Finances (groups.)	79,335	18,214	6,368	4,972	14,731	3,282
Equipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	99	3,171	46	432	—	—
— à petite — (—)	31	1,279	—	—	49	308
Ensemble. (—)	130	4,450	46	432	49	308
Chevaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	31,888	499	5,035	—	151
de bestiaux { — à petite — (—)	—	178,235	2,814	29,443	476	1,778
(²) Ensemble. (—)	—	210,123	2,713	34,478	484	1,929
Produits extraordinaires. (francs.)	—	392,592	—	46,612	—	83,860
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	21,025,494	—	2,478,528	—	1,222,451
Dépenses — — — — — (—)	—	11,907,766	—	1,670,256	—	638,800
Excédents { des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,118,207	—	808,272	—	533,651
{ des dépenses sur les recettes. (—)	—	479	—	—	—	—
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	67.39 p. %	—	56.34 p. %

(¹) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible

(²) Voir note de renvoi (³) de la page précédente.

(³) 1,686 envois taxés par expédition et 2,915 tarifs par tête.

(⁴) 7,577 — — — et 147,818 — —

(⁵) 9,365 — — — et 146,755 — —

recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1892. (Suite.)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement à LA RECETTE	
NORD-BELGE.		TAVIENS A LAMURELIN		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
341,278	639,434	"	"	3,694	2,726	889,092	1,100,149	9.38	2.77
838,125	790,619	37,203	9,161	38,929	19,664	2,463,407	2,617,766	22.32	6.60
1,963,447	1,930,269	"	"	187,333	68,122	16,657,128	8,012,322	68.30	20.20
6,142,850	3,360,322	37,203	9,164	229,956	90,512	19,709,627	11,730,237	100. "	29.87
"	"	"	"	632	315	41,539	253,286	400. "	0.64
41,831	126,340	"	"	568	594	93,048			
—	126,340	—	"	—	909	—	253,286	100. "	0.64
"	"	"	"	43,452	15,074	996,489	2,003,771	400. "	5.05
465,895	711,801	2,156	2,507	16,976	13,276	1,121,502			
—	711,801	—	2,507	—	28,350	—	2,003,771	400. "	5.05
"	"	"	"	3,492	2,616	122,115	23,491,283	400. "	59.24
7,250,084	9,114,774	21,198	28,459	68,250	77,602	15,129,319			
—	9,114,774	—	28,459	—	80,218	—	23,491,283	100. "	59.24
101,828	19,678	"	"	8,226	580	210,487	43,726	400. "	0.14
"	"	"	"	4	8	116	3,611	25.63	0.01
642	8,891	"	"	"	"	692	40,478	74.37	0.03
642	8,891	"	"	1	8	808	44,089	100. "	0.04
"	"	"	"	22	133	(4)	37,207	11.38	0.09
37,265	79,590	"	"	146	739	(4)	289,785	88.62	0.73
37,265	79,590	"	"	168	872	(5)	326,992	400. "	0.82
—	1,273,581	—	1,144	—	1,983	—	4,793,806	400. "	4.53
—	14,691,977	—	41,274	—	199,466	—	39,662,490	—	400. "
—	6,001,386	—	22,033	—	138,655	—	20,428,896		
—	3,693,591	—	19,241	—	60,814	—	19,233,294		
—	"	—	"	—	"	—	"		
—	40.84 p. %	—	53.38 p. %	—	69.51 p. %	—	51.51 p. %		

d'équipages et d'animaux — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

N° XXXIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers à Gand.	Chimay.
	<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	4	4
2	Ingénieurs en chef-directeurs	°	°
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.)	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	°	°
5	Agents commerciaux	°	°
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	4	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	14	11
8	Capitaines et seconds de steamers	4	°
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	4
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	1	°
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	°	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc.	20	23
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	4
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	14	11
	Ensemble (rubrique A).	69	61
	<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clémans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	38	33
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc.	110	75
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	134	23
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.)	14	°
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	12	4
	Ensemble (rubrique B).	358	137
	TOTAUX (rubriques A et B) pour 1892.	427	198
	— — — — — pour 1891.	427	493
	Différences pour 1892	°	°

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1892.*

années 1892 et 1891.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Eclou- Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maaseyck.	Liège à Maesricht.	Liégeois- Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1892.	1891.
1	1	4	1	2	1	1	1	1	2	1	15	14
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
3	1	2	21	1	2	1	3	1	»	»	43	43
»	»	1	18	»	»	2	»	11	»	»	32	31
»	»	»	3	»	»	2	1	»	»	»	6	6
8	4	2	123	1	3	6	4	15	»	1	172	167
26	14	7	141	6	12	26	15	49	»	6	327	319
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
2	1	»	»	»	»	1	1	81	1	1	91	91
»	1	1	»	»	»	2	»	»	»	1	6	8
1	1	1	18	2	3	7	»	15	»	»	50	51
95	20	12	300	4	28	53	33	255	»	11	859	843
64	6	3	109	»	6	16	9	76	1	2	302	296
53	7	10	213	2	17	47	19	197	2	4	596	584
283	56	40	953	18	72	164	86	704	6	27	2,506	2,454
228	45	48	1,641	11	51	126	120	978	4	25	3,403	3,412
471	96	53	948	39	114	231	157	462	3	41	2,800	2,827
159	50	17	611	6	32	221	85	485	1	16	1,810	1,819
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	13
4	»	2	43	1	2	5	2	87	»	2	161	159
862	191	120	3,243	57	199	583	364	2,012	8	84	8,218	8,230
1,115	247	160	4,196	75	271	747	450	2,713	14	111	10,724	10,684
1,107	246	160	4,148	76	271	733	402	2,800	10	106	10,684	—
+ 8	+ 1	»	+ 48	— 1	»	+ 14	+ 48	— 87	+ 4	+ 5	+ 40	—

N^o XXXV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

[illegible]

années 1892 et 1891.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	0	2	3	0	0	3
0	0	0	0	4	0	0	4	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	4
7	2	0	9	10	6	0	16	0	2	0	2	3	3	0	6	7	2	0	9	40	7	0	47
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	4	0	4	2	5	0	7	0	0	0	0	2	4	5	11	0	4	0	4	2	5	0	7
0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4
1	0	0	1	7	13	0	20	3	4	0	7	3	9	0	12	4	0	0	4	7	13	0	20
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	3	0	13	23	26	2	51	3	7	0	10	10	47	7	64	10	3	0	13	23	27	7	57
21	8	0	29	35	23	2	60	5	3	0	8	10	17	2	29	24	8	0	32	36	28	2	66
-14	-5	0	-19	-12	-2	0	-14	-2	+4	0	+2	0	0	+5	+5	-11	-5	0	-16	-13	-4	+5	-9

(λ)

PARTIE B.

POSTES.

(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

Les actes du Congrès postal universel tenu à Vienne en 1891, mentionnés dans le compte-rendu pour l'exercice dernier, ont été mis à exécution à partir du 1^{er} juillet 1892, sauf l'arrangement concernant les abonnements aux journaux, dont l'application a été ajournée au 1^{er} janvier 1893.

A l'occasion de la mise à exécution de ces actes, un arrêté royal, en date du 16 juin 1892, a établi, à dater du 1^{er} juillet, un tarif unique pour toutes les correspondances échangées entre la Belgique et les pays étrangers, sans distinction entre ceux qui font partie de l'Union postale universelle et ceux qui sont restés en dehors de l'Union. Le tarif de l'Union postale est donc, en Belgique, applicable à tous les envois pour l'étranger, sans autres exceptions que celles qui dérivent de l'application des taxes moindres, établies dans les relations de la Belgique avec certains pays limitrophes. Le même arrêté a fixé les taxes à percevoir sur les mandats de poste et sur les lettres avec valeur déclarée du service international, en conformité des dispositions des actes de Vienne.

Indépendamment des actes généraux précités, il a été conclu avec les Pays-Bas, sous la date des 25-27 juin, une convention exécutoire également à partir du 1^{er} juillet et stipulant entre autres avantages, l'extension de 25 à 40 grammes, du poids des journaux admis à la taxe de 2 centimes et la suppression des décomptes du chef du droit d'assurance des lettres, avec valeur déclarée, échangées entre les deux pays.

Un arrangement du même genre a été conclu avec la France, sous la date des 9-15 décembre; cet arrangement unifie la taxe applicable aux lettres circulant dans le rayon-frontière de 50 kilomètres, et règle, pour le surplus, concurremment avec les actes de Vienne, les rapports postaux entre les deux pays.

Au cours de la même année, la République sud-africaine (Transvaal) est entrée dans l'Union postale universelle, et le service des envois à remettre par exprès a été étendu aux relations de la Belgique d'une part, avec la Grande-Bretagne, le Portugal et la République de Libéria, d'autre part.

En outre, le service des mandats de poste a été établi aux conditions de l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891, dans les relations de la Belgique avec les colonies néerlandaises de Surinam (Guyane) et de Curaçao (Antilles).

Un échange direct de mandats sous l'empire des dispositions de l'arrangement précité, a remplacé le service qui existait auparavant avec les Indes orientales néerlandaises et le Japon, par l'entremise respectivement des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne.

Enfin, le service des recouvrements aux conditions de l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891 a été introduit dans les rapports de la Belgique avec les Indes néerlandaises et le service des envois postaux contre remboursement a été inauguré dans les relations de la Belgique avec l'Allemagne, l'Autriche, le Chili, le Danemark, la Hongrie, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, la Norvège, la Roumanie, la Suède et la Suisse.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 15 décembre 1892, abrogeant celui du 15 décembre 1881, a introduit d'importantes réductions dans les taxes perçues sur les abonnements-poste.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 14,
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories .	En 1892.	70,276,390	29,018,851	99,295,241
	En 1891.	68,679,999	29,122,556	97,802,555
	Différences en 1892. .	+ 1,596,391 ou + 2.32 p. ‰	— 103,705 ou — 0.36 p. ‰	+ 1,492,686 ou + 1.53 p. ‰
Cartes postales	En 1892.	32,914,882	6,345,300	39,260,182
	En 1891.	31,170,984	6,035,257	37,226,241
	Différences en 1892. .	+ 1,743,898 ou + 5.59 p. ‰	+ 290,043 ou + 4.79 p. ‰	+ 2,033,941 ou + 5.46 p. ‰
Totaux.	En 1892.	103,191,272	35,364,151	138,555,423
	En 1891.	99,850,983	35,177,813	135,028,796
	Différences en 1892. .	+ 3,340,289 ou + 3.35 p. ‰	+ 186,338 ou + 0.53 p. ‰	+ 3,526,627 ou + 2.61 p. ‰

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1892, de 4,026,880 contre 3,718,572 en 1891. C'est pour 1892, 308,308 cartes ou 8.29 p. % en plus.

En 1892, la poste a, en outre, transporté 17,391,763 lettres de service. C'est, sur 1891 (18,484,731), une diminution de 592,968 lettres ou de 3.21 p. %.

I, p. B, 14,
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1892	100,693,346	88,274,979	4,808,803	1,189,370
En 1891	96,287,637	81,978,680	4,155,316	1,143,389
Différences en 1892. . .	+ 4,405,709 ou + 4.58 p. %	+ 6,296,299 ou + 7.68 p. %	+ 353,457 ou + 8.51 p. %	+ 45,981 ou + 4.02 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

La progression du mouvement de la correspondance manuscrite, bien qu'un peu plus marquée qu'en 1891, reste néanmoins faible, sans qu'il soit possible d'assigner des causes précises à cette situation. Par contre, le nombre des imprimés est en augmentation constante (7.68 p. % en 1892). L'accroissement annuel moyen se chiffre par 9.31 p. % pour les cinq dernières années.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées entre les bureaux belges, qui avait été de 67,701,660 en 1891, s'est élevé à 69,292,624 en 1892, soit en plus 1,590,964 lettres ou 2.35 p. %.

III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est, pour 1892, de 83,668,635.

C'est une moyenne de 13.63 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1892 (6,136,444 habitants). Cette moyenne était de 13.58 par habitant pour 1891.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1892, de 6.20 pour mille lettres expédiées (518,908 sur 83,668,635).

En 1892, il est tombé en rebut 187,955 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre 102,750 lettres (54.67 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

III, p. B, 18.

En 1891, il y avait eu 174,325 lettres-rebut, dont 103,889 (59.60 p. %) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1892, de 3,409 dont 90 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 9,221-30. Il en a été retrouvé 929 ou 27.25 p. %, parmi lesquelles 3 contenaient pour fr. 148-20 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1891 de 3,816 dont 164 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 31,737-03. Sur ce nombre, 911 lettres ou 23.87 p. %, dont 17 renfermaient pour fr. 9,959-50 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 27,983,423 en 1891; il est de 27,859,975 en 1892; diminution : 123,448 ou 0.44 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 724,302 en 1891 à 751,832 en 1892, soit 7,530 envois ou 1.01 p. % en plus pour 1892.

Un objet recommandé a été perdu dans le service belge en 1892.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1892, à un échange de 1,025,783 lettres recommandées. C'est, sur 1891 (1,004,073), un accroissement de 19,710 ou de 1.96 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18. En 1892, il a été expédié 251,954 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 502,869,543-01. C'est, sur 1891, une diminution de 1,903 en nombre et de fr. 17,185,662-12 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,202 francs pour 1892; il était de 1,223 francs en 1889, de 1,283 francs en 1890 et de 1,261 francs en 1891.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1892, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 107,226-85. La diminution sur 1891 est de fr. 9-40. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,458-60 en 1892, contre fr. 45,998-50 en 1891, soit une diminution de fr. 539-90.

En *service international*, il a été échangé 133,095 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 118,593,332-57. Comparativement au mouvement de 1891, c'est une augmentation de 35 en nombre et une diminution de fr. 3,604,289-34 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1892, le nombre de 587,027 envois, représentant une valeur de fr. 421,462,877-58, avec un produit de fr. 221,414-05.

Aucune lettre-valeur n'a été perdue en 1892.

§ 5. ENVOIS EXPRESS.

Le mouvement des envois express ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1892, de 873,836 dont 841,437 dans le rayon local du bureau de destination et 32,399 en dehors de ce rayon. III, p. B, 19.

53,042 ont été délivrés par la Poste et 820,794 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1891 (736,873), l'augmentation est de 136,963 (ou 18.45 p. %).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

En 1892, il a été délivré 1,016,921 mandats, d'une valeur totale de fr. 100,403,566-40 (déduction faite de 92,544 titres s'élevant ensemble à fr. 27,103,372-49, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce); l'augmentation sur l'exercice précédent est ainsi de 42,999 titres (4.42 p. %), représentant une valeur de fr. 2,124,325-24 (2.16 p. %). II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des taxes s'est élevé de fr. 331,119-03, à fr. 340,809-50, soit une différence en plus de fr. 9,690-47 ou 2.93 p. %.

La valeur moyenne du mandat, calculée sur l'ensemble des opérations, est de fr. 98-73.

§ 2. BONS DE POSTE.

On compte, en 1892, 1,026,617 bons émis, soit, sur l'exercice précédent, une augmentation de 31,726 (3.19 p. %). II, p. B, 16.
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des titres et le produit des taxes ont dépassé ceux de 1891, respectivement de 234,925 francs (2.77 p. %) et de fr. 1,995-85 (3.19 p. %).

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1892, il a été délivré 2,579 titres en plus qu'en 1891 (0.83 p. %); bien que la valeur de ceux-ci ait diminué de fr. 1,342-85 (0.01 p. %), le produit de la taxe a augmenté de fr. 1,274-80 (0.69 p. %). II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

En 1892, 43,552 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,710-40, ce qui constitue une II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

augmentation de 3.13 p. % comparativement à l'exercice précédent (42,252 effets, ayant rapporté fr. 8,446-40 de taxes).

Il a été fait 346 protêts par huissiers et 190 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Les dépôts d'effets de commerce à l'encaissement ont continué de progresser quant au nombre des titres, mais la valeur totale a subi une légère diminution.

Il a été déposé, en 1892, 1,982,739 effets s'élevant ensemble à fr. 464,550,808-11. C'est, sur 1891, une augmentation de 56,545 effets (2.94 p. %) et une diminution de fr. 4,357,487-19 (0.95 p. %) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 695,543-65, dépassant de fr. 7,050-05 ou 1.02 p. %, le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 39,030 protêts par huissiers et 93,182 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Il a été déposé, en 1892, 165,452 coupons ⁽¹⁾ et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,475,590-81.

Le nombre de ces valeurs déposées en 1891, avait été de 165,357 et le montant, de fr. 1,488,990-89.

Il y a donc eu augmentation de 75 (0.05 p. %) quant au nombre des valeurs, et diminution de fr. 13,600-08 quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1891, à fr. 3,205-20, a atteint, en 1892, fr. 3,222-65, soit une différence en plus de fr. 17-45 (0.54 p. %) en faveur de l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1892.

L'augmentation du nombre de titres déposés (3,946,371) est de 200,680 (5.36 p. %) et celle du montant de ces titres (fr. 144,132,670-78), de fr. 11,928,957-05 (9.02 p. %).

La recette du chef de la taxe, s'est élevée à fr. 652,928-05, soit une différence en plus de fr. 56,124 (9.40 p. %).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 55,988 quittances de remboursement, d'une somme globale de fr. 458,218 et qui ont rapporté fr. 6,044-25 de taxe.

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement qui se traduisait, en 1891, par 92,241 titres, d'un montant global de fr. 2,634,706-56 à l'expédition de Belgique est tombé à 77,092 et à fr. 2,606,622-14. II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

La diminution a donc été de 15,149 (16.42 p. %) quant au nombre, et de fr. 28,084-42 (1.07 p. %) en ce qui concerne le montant.

Les Offices étrangers nous ont transmis 62,211 valeurs, d'un montant total de fr. 3,092,338-52.

De ce côté il y a eu augmentation, d'une part, de 2,365 titres (3.95 p. %), d'autre part, de fr. 87,001-40 (2.22 p. %).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 7,645-80) a dépassé de fr. 488-70 (6.81 p. %) celle de l'exercice précédent.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1892, 290,863 abonnements ayant produit une taxe de fr. 86,303-26. II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1891, accusent une augmentation de 15,654 (5.69 p. %) quant au nombre, et une diminution de fr. 2,890-64 (3.24 p. %) du chef de la taxe.

Cette diminution s'explique par le fait qu'un arrêté royal en date du 15 décembre 1892 a abaissé de plus de moitié, la taxe à percevoir sur les abonnements aux journaux à prendre cours à partir du 1^{er} janvier 1893.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le développement considérable pris antérieurement par les opérations accomplies pour compte de la Caisse d'épargne, dans les bureaux de poste, s'est sensiblement accru encore, en 1892, ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après :

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livres existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1892	1,169,349	95,490,484	340,388	77,349,737 65	635,378	324,761,222 40
En 1891	1,116,597	89,817,585	290,862	67,824,777 30	572,369	205,533,300 39
Différences en 1892 . . .	+ 52,752	+ 5,672,899	+ 49,526	+ 9,524,960 35	+ 63,009	+19,227,922 01
	ou + 4.72 p. %	ou + 6.30 p. %	ou + 17.03 p. %	ou + 14.04 p. %	ou + 11.01 p. %	ou + 9.36 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1892	5,691	14,023,213 67	2,365	6,177,853 24	12,178	48,055,400
En 1891	7,546	20,689,029 07	1,359	3,442,633 11	10,328	40,064,900
Différences en 1892 . . .	— 1,855 ^(*)	— 6,065,815 40 ^(*)	+ 1,006	+ 2,735,220 13	+ 1,850	+ 7,990,500
	ou — 24,58 p. %.	ou — 29,32 p. %.	ou + 74 03 p. %.	ou + 79,45 p. %.	ou + 19,07 p. %.	ou + 19,94 p. %.

Les opérations effectuées pour compte de la Caisse de retraite, ont également progressé d'une façon notable.

C'est ainsi que les versements ont été, en 1892, au nombre de 17,829, pour 8,618 en 1891; ils ont atteint pour cette même période, la somme de fr. 405,782, contre fr. 311,691 pendant l'exercice précédent.

D'autre part, le nombre des paiements de rentes s'est élevé à 6,506 et leur montant, à fr. 282,701-50, chiffres respectivement supérieurs de 2,429 et de 106,472-92, à ceux de 1891.

Il a en outre été effectué par la poste, en 1892, 155 remboursements de capitaux et 15 paiements pour frais funéraires.

Pour les autres détails, voir le compte-rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1892, à fr. 44,863-25; cette somme est inférieure de fr. 3,196-15 ou 6.65 p. % au montant des droits perçus en 1891 (fr. 48,059-40).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 192,460-69, en 1891, a atteint, en 1892, fr. 200,209-56, soit une augmentation de fr. 7,748-87 ou 4.03 p. %.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1892, ce nombre s'élève à 829 bureaux répartis entre 781 localités.

(*) Cette diminution est due à ce que des mesures spéciales, notamment la réduction du taux de l'intérêt sur les dépôts supérieurs à 5,000 francs, ayant été prises en 1891 pour amener un accroissement des conversions en fonds publics, ces mesures ont naturellement porté leurs plus grands fruits au début, alors que les capitaux susceptibles d'être convertis étaient le plus nombreux.

Parmi ces 829 bureaux se trouvent 243 sous-perceptions, 11 bureaux de dépôts de poste et 33 dépôts-relais.

37 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1892; le nombre en est ainsi porté à 6,714.

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.	
Boîtes attachées aux malles-poste. . . .	99	104	—	5
— — aux trains vicinaux	53	50	+	3
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	416,308	409,163	+	7,343

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er} SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1891, de 3,175. En 1892, il s'est élevé à 3,213; augmentation : 40.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 361 localités, de 4 ou 5 dans 137 localités, de 6 ou 7 dans 3 localités et de 10 dans 1 localité.

3 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 4,899 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (117), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 1 est desservie cinq fois, 11 quatre fois, 26 trois fois, 396 deux fois et 1,453 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1892, comme en 1891, au nombre de 18, sur lesquelles circulaient 23 bureaux ambulants effectuant 60 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste a été, en 1892, de même qu'en 1891, de 3,774 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1892, au nombre de 103, soit 5 de moins qu'en 1891 (108).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1891, de 4,371 kilomètres; en 1892, il n'a été que de 4,253 kilomètres; diminution : 118 kilomètres.

En 1892, les services de malle-poste ont transporté approximativement 256,932 voyageurs, soit 16,032 voyageurs de plus qu'en 1891 (240,900).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1892.		En 1891.		Différences pour 1892.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,012	446	1,987	463	+ 25	— 17
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,356	45	3,314	43	+ 42	+ 2
Totaux	5,368	491	5,298	506	+ 70	— 15
	5,529		5,474		+ 55	

VII.

Résultats financiers.§ 1^{er}. RECETTE.

La recette faite en 1892, s'élève à fr. 17,513,873-10, soit une augmentation de fr. 492,067-93, ou de 2.89 p. % sur celle de 1891, qui était de fr. 17,021,805-17.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1892, à la somme de fr. 9,579,018-10, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1892, à 375,001-95 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 9,954,020-05 et la recette brute à fr. 17,513,873-10, le rapport entre ces deux sommes est de 56-84 p. %, tandis qu'il était, en 1891, de 57.24 p. %

La recette nette s'élève pour 1892, à fr. 7,559,853-05.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont l'Administration de la marine a à rendre compte.

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,348,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,475	»
1872.	37,775,478	3.79	16,415,998	— 2.07	53,491,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	44,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.49
1875.	42,806,823	4.44	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,903,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,452,644	2.22	61,460,413	4.29	14,430,912	40.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	26,145,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,444	2.49
1884.	64,021,460	4.47	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,531	7.54	91,498,130	3.74	24,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 4.44	90,744,556	— 0.82	21,083,916	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	— 14.42	86,834,068	— 4.34	21,416,148	4.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	34,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,470,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	4,620,320	2.50	872,514	3.34	2,492,834	2.74	2,299,747	9.21

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1892 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	48,125,498	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.40	48,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.40
46,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	47.93
65,312	305.16	6,035,861	29.45	8,439,477	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	45.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	40.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,783,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,493	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.46
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,068	1.00	26,868,984	0.41	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	31,334,674	21.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,487,974	14.17
5,850,316	— 0.18	36,865,077	7.38	16,567,163	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,053,257	3.50	37,226,214	0.98	18,434,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,343,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
470,842	40.49	406,788	9.38	615,060	4.01	1,333,869	1.43	6,321,996	9.31

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1892 et 1891.

			ANNÉES		DIFFÉRENCES
			1892.	1891.	pour 1892.
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	281,934	283,837	- 1,903
		— de l'étranger.	64,914	65,601	- 687
	Ensemble.		346,848	349,438	- 2,590
	originaires de l'étranger		70,419	69,459	+ 960
Totaux.		387,027	388,897	- 1,870	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	302,869,515 01	320,055,207 43	-17,185,692 42
		— de l'étranger.	63,915,472 59	68,469,351 74	- 4,553,879 15
	Ensemble.		366,785,017 60	388,524,558 87	-21,739,541 27
	originaires de l'étranger		51,677,869 98	53,728,270 47	+ 2,050,400 49
Totaux.		421,462,887 58	442,252,829 04	-20,789,941 46	
Produit	port		72,963 75	75,550 15	- 2,586 40
	droit proportionnel et droit fixe réunis.		148,450 30	153,910 15	- 5,459 70
	Totaux.		221,414 05	229,460 15	- 8,046 10
Nombre de lettres perdues ou spoliées			7	7	-
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(1) 1,880	1,880	-
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur		(2) 1,016,921	(1) 973,922	+ 42,999
		bons de poste	1,026,617	994,891	+ 31,726
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		313,368	310,789	+ 2,579
	Ensemble.		2,356,906	2,279,602	+ 77,304
	mandats originaires de l'étranger.		339,264	336,266	+ 2,998
	Totaux.		2,716,467	2,615,868	+ 100,599
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur		(2) 100,403,566 40	(1) 98,279,244 46	+ 2,124,322 24
		bons de poste	8,714,304	8,476,379	+ 237,925
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		15,800,986 40	15,802,328 95	- 1,342 55
	Ensemble.		124,918,856 80	122,557,949 11	+ 2,360,907 39
	mandats originaires de l'étranger.		15,975,315	15,294,362 07	+ 680,952 93
	Totaux.		140,894,171 80	137,852,311 18	+ 3,041,860 32
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		310,809 50	331,119 05	- 20,309 55
	Bons de poste		64,621 10	62,625 25	+ 1,995 85
	Mandats du service international		(5) 185,170 66	183,895 86	+ 1,274 80
Totaux.			560,601 26	577,640 16	- 17,038 90
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.			8	43	- 35
			412 05	3,301 94	- 2,889 89
Effets de commerce.					
a. Acceptation.					
Nombre d'effets déposés.			43,552	42,232	+ 1,320
Produit de la taxe			8,710 40	8,446 40	+ 264
Nombre de protêts	par huissiers		346	405	- 59
	par agents des postes		490	485	+ 5
b. Encaissement.					
Nombre d'effets	déposés		1,982,739	1,926,194	+ 56,545
	encaissés.		1,830,007	1,779,321	+ 50,686
Montant des effets	déposés		464,550,808 11	468,908,295 30	- 4,357,487 19
	encaissés.		438,078,473	442,740,299 32	- 4,661,821 32
Produit de la taxe			(6) 695,543 65	688,493 60	+ 7,050 05
Nombre d'effets protestés.	par huissiers		39,030	38,118	+ 912
	par agents des postes		93,482	88,512	+ 4,970

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1892, transporté celles que renfermaient 1,755,615 lettres recommandées. Une de ces lettres a été perdue dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,570-00 à charge du Trésor.

(3) Non compris 92,544 mandats, s'élevant à fr. 27,103,572-49, émis en liquidation de bureaux d'effets de commerce.

(4) — 91,216 — 26,905,722-45, —

(5) Ce chiffre représente le montant des taxes perçues à l'émission, en Belgique, la balance des comptes des mandats échangés avec les Offices étrangers, donne comme produit total de la taxe, fr. 192,159-56.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 277-90) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 341-10).

N° II (suite). — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1892 et 1891.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1892.	
		1892.	1891.		
Quittances.					
<i>Encaissement.</i>					
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1)	3,946,371	3,745,691	+ 200,680	
Montant des quittances	{	déposées	(1) 144,132,670 78	132,203,713 73	+ 11,928,957 05
		encaissées	149,375,676 68	109,762,333 20	+ 9,613,343 48
Produit de la taxe	(1)	652,928 05	596,804 05	+ 56,124	
Abonnements aux journaux.					
Nombre d'abonnements demandés	{	Journaux belges	279,176	264,668	+ 14,508
		— étrangers	(*) 41,687	40,541	+ 1,146
Totaux		290,863	275,209	+ 15,654	
Montant des abonnements souscrits		4,882,407 23	4,859,976 72	+ 22,430 51	
Produit de la taxe		86,303 26	89,493 90	— 2,890 64	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.					
<i>Encaissement.</i>					
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		165,432	165,357	+ 75	
Montant des coupons et des titres amortis	{	déposés	4,475,390 81	4,488,990 89	— 13,600 08
		encaissés	4,450,465 04	4,452,877 47	— 2,712 13
Produit de la taxe		3,222 65	3,205 20	+ 17 45	
Récouvrements de valeurs avec l'étranger.					
Nombre de valeurs déposées	{	originaires de l'intérieur	(2) 77,092	92,241	— 15,149
		— l'étranger	62,214	59,846	+ 2,368
Montant des valeurs à recouvrer	{	— l'intérieur	(2) 2,606,622 44	2,634,706 56	— 28,084 12
		— l'étranger	3,092,338 52	3,005,337 42	+ 87,001 10
Montant des valeurs recouvrées	{	— l'intérieur	(2) 4,946,903 95	4,963,656 55	— 16,752 60
		— l'étranger	2,411,612 67	2,365,480 02	+ 46,132 65
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger		7,645 80	7,457 40	+ 188 40	
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{	par huissiers	429	423	+ 6
		par agents des postes	21	18	+ 3

(1) Y compris 55,988 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 458,218 et ayant donné un produit de fr. 6,044-25.

(2) Non compris 1,479 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	1892.	69,292,624	731,832	251,934	70,276,390	16,210,012	1,468,350	17,678,371	87,954,761	32,914,882	4,026,660
	1891.	67,701,660	724,502	253,837	68,670,999	16,832,868	1,440,707	18,273,575	86,953,574	31,170,984	3,718,572
	Différences.	+1,590,964	+ 7,330	- 1,903	+1,593,391	- 622,856	+ 27,652	- 505,204	+1,001,187	+1,743,898	+ 308,308
Expéditions de Belgique.	1892.	14,376,011	477,637	64,974	14,918,612	46,995	21,369	68,364	14,986,976	3,719,508	"
	1891.	14,747,967	459,685	65,601	15,273,253	40,404	19,276	59,680	15,332,933	3,625,401	"
	Différences.	- 371,956	+ 17,952	- 627	- 354,641	+ 6,591	+ 2,093	+ 8,684	- 345,957	+ 94,107	"
Expéditions de l'étranger.	1892.	13,483,964	546,156	70,119	14,100,239	110,760	34,268	145,028	14,245,267	2,625,792	"
	1891.	13,235,456	544,388	69,459	13,849,303	118,092	33,384	151,476	14,000,779	2,429,856	"
	Différences.	+ 248,508	+ 1,768	+ 660	+ 250,936	- 7,332	+ 884	- 6,448	+ 244,488	+ 195,936	"
En général.	1892.	97,152,509	1,755,615	387,027	99,295,241	16,367,767	1,523,996	17,891,763	117,187,004	39,260,182	4,026,860
	1891.	95,685,083	1,728,515	388,897	97,802,555	16,991,384	1,493,367	18,484,731	116,287,286	37,226,241	3,718,572
	Différences.	+1,467,516	+ 27,040	- 1,870	+1,492,686	- 623,597	+30,629	- 592,968	+ 899,718	+2,033,941	+ 308,308

(a) Y compris 33,988 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(1) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste	34,233
	— le Télégraphe	810,204
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	21,809
	— le Télégraphe	10,590
Total. . .		873,836

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 873,836, figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1892 et 1891.

[illegible]

N° IV. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encasement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encasement.	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE SUR LES MAN	
						Service interne.	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1892.	45,200,921 07	704,254 05	364,100 75	86,303 26	340,809 50	
	1891.	44,718,561 60	696,940 »	376,673 13	89,493 90	334,449 05	
Différences pour 1892 .	en plus.	482,359 47	7,314 05	»	»	9,690 45	
	en moins	»	»	42,872 38	2,890 64	»	

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		A	A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	35 cent. (a).	50 cent.
Résultats de l'année . .	1892.	88,522,974	9,810,562	31,974,207	68,146,712	3,458,653	11,978,239	758,186	1,121,963
	1891.	81,155,093	8,847,478	29,830,690	66,406,378	3,346,725	12,135,842	380,737	1,107,440
Différences pour 1892 .	en plus	7,367,875	963,084	2,143,517	1,740,334	111,928	»	377,449	14,523
	en moins	»	»	»	»	»	157,603	»	»

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1892.	835,229 74	196,211 24	1,398,710 35	6,814,671 20	691,731 60	2,994,550 75	265,365 10	560,981 50
	1891.	811,550 93	176,949 56	1,491,534 50	6,640,637 80	669,345 20	3,033,960 50	133,257 95	553,710 »
Différences pour 1892 .	en plus	73,678 76	19,261 68	107,175 85	174,033 40	22,386 40	»	132,107 15	7,261 50
	en moins	»	»	»	»	»	39,400 75	»	»

(a) Créés en juin 1891 et mis en vente à partir du 1^{er} juillet.

(b) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.

(c) Il n'a été porté en recette, en 1892, que fr. 15,915,475-12, soit en moins fr. 543,871-16, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1^o pour taxe des non-valeurs; 2^o pour dépôts à la Caisse d'épargne; 3^o pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4^o pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5^o pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1891, il avait été porté en recette fr. 15,415,301-60.

Comparaison des années 1892 et 1891.

DATES DU POSTE.		TAXE sur les bons de poste.		PRODUITS extraordinaires.		MANDATS de poste COUPONS et QUITTANCES en caisses périmés		RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).		ENSEMBLE.		Observations.
Service International.												
Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	
183,170	66	64,624	40	40,823	27	9,763	23	517,106	21	17,513,873	10	
183,895	86	62,625	25	33,016	31	41,021	57	518,758	50	47,021,803	47	
4,274	80	4,995	85	7,806	96	°	°	°	°	492,067	93	
°	°	°	°	°	°	4,258	34	4,652	29	°	°	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1892 et 1894.

TITÉS.

		ENVELOPPES lettres à 11 cen- times.	ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A 1 franc.	A 2 francs.		Petit format. (6.)	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	
					A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
246,859 254,808	67,521 68,022	35,230 41,805	28,842 54,451	125,833 125,266	29,240,890 28,192,446	2,128,504 2,113,790	142,074 134,995	17,725 14,834	3,285,732 3,216,040	21,788 21,833	18,365 1/2 16,204	35,195 34,951	251,159,079 1/2 237,510,834
" 7,949	" 591	" 8,575	" 25,609	587 "	1,039,444 "	4,714 "	7,079 "	2,891 "	69,692 "	1,935 "	2,161 1/2 "	244 "	+13,618,245 1/2

LEURS.

[illegible]

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1892, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1892 et en 1891, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1892. . .	2,650,892	2,021,350	577,046	5,249,268
	1891. . .	2,695,630	2,067,080	635,206	5,415,916
Différences pour 1892.	—	42,738	— 45,730	— 76,160	— 164,648
	—	1.59 p. %	— 2.21 p. %	— 11.66 p. %	— 3.04 p. %
Recette. . .	1892. . .	1,528,042 45	1,586,522 78	551,235 95	5,445,599 16
	1891. . .	1,548,248 20	1,607,061 97	588,456 67	5,545,766 84
Différences pour 1892.	—	20,205 75	— 20,759 19	— 57,222 74	— 98,167 68
	—	1.50 p. %	— 1.29 p. %	— 14.75 p. %	— 2.77 p. %

b. Service intérieur.

Des 2,650,892 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 40,836 urgents ou 1,540 sur 100,000;
 164 collationnés ou 6 sur 100,000;
 208 accusés de réception ou 7 ³/₄ sur 100,000,
 et 11,261 enregistrements ou 425 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,731.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 820,794, soit une augmentation de 15.48 p. % sur l'année 1891 ⁽¹⁾.

33 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 20 étaient fondées.

c. Service international.

De 1891 à 1892, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a déchu de 2.21 p. %.

Les télégrammes urgents ⁽²⁾ ont diminué de 74,664 à 60,862, c'est-à-dire de 18 ¹/₂ p. %.

La diminution du nombre des télégrammes urgents est due, en grande partie, à l'extension prise par la téléphonie internationale.

d. Service de transit.

De 1891 à 1892, le nombre des correspondances en transit a diminué de 11.66 p. %. Parmi les causes de diminution du transit, on peut citer en première ligne l'installation d'un nouveau câble direct entre l'Angleterre et l'Allemagne.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,737,572 en 1892 ⁽³⁾.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1892.	1891.
Service télégraphique	4.72	4.18
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains . 69.47	79.55	71.43
{ Transports égarés, dévoyés . . 10.08		
Poste, Marine, Administration centrale, etc.	13.73	14.63

⁽¹⁾ Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

⁽²⁾ Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

⁽³⁾ Dont 129,121 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a. Dans des stations de l'État.	572	
b. — de compagnies de chemins de fer.	84	
c. Au centre des villes ou communes	206	
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer	105	
		965
C. Bureaux ouverts au départ seulement :		
a. Dans des stations de l'État.	67	
b. — — de compagnies de chemins de fer.	12	
c. — bureaux de poste	10	
d. — postes éclusiers	80	
e. — bureaux de police	5	
f. — bureaux militaires	2	
		176
D. Bureaux de dépôt	458	
	Total.	1,599

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE ou 1892.		
		1892.	1891.			
Longueur des lignes. .	{	sur les chemins de fer de l'État. — — concédés. sur les routes ordinaires . . . sous terre dans les villes.	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres	
			3,501	3,499	+ 2	
			1,334	1,334	—	
			2,226	2,147	+ 79	
			14	14	—	
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			400	400	—	
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.			260	231	+ 29	
Ensemble.			7,435	7,325	+ 110	
Développement total des fils conducteurs.	{	{	sur les chemins de fer de l'État. — — concédés. sur les routes ordinaires . . . sous terre dans les villes.	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
				25,846	25,056	+ 790
				3,892	3,786	+ 106
				4,101	3,684	+ 417
				314	311	+ 3
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			517	517	—	
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.			4,947	4,560	+ 387	
Ensemble.			36,617	34,914	+ 1,703	

(¹) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

Ces chiffres ne comprennent ni 385 kilomètres de lignes (comportant 2,067 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,191 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 62 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1893, le réseau complet de la Belgique comprenait 39,957 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	a. Système Morse	1,486
	b. — Hughes	79
	c. Autres systèmes	224
	Total.	1,789

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1892, de 6,404 agents, répartis comme il suit :

	En 1892.		En 1891.		Différences pour 1892.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	214	•	205	•	+ 9	•
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux	1,075	96	1,037	100	+ 38	— 4
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs facteurs et les facteurs	1,289	96	1,242	100	+ 47	— 4
3 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs	1,751	24	1,628	23	+ 123	+ 1
Ensemble	3,040	120	2,870	123	+ 170	— 3
	3,160		2,993		+ 167	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,082	162	3,304	146	— 222	+ 16
TOTAUX.	6,122	282	6,174	269	— 52	+ 13
	6,404		6,443		— 39	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1892, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,528,042 43	}	3,445,599 16
— international	1,586,522 78		
— de transit	551,233 93		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	180,792 50	}	511,080 63
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	18,900 »		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	4,885 53		
Recettes téléphoniques (¹).	506,505 »		
Total. . . fr.			3,956,679 79

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1892, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	{ Traitements fixes fr. 2,994,000 ⁽²⁾	4,034,000 »
	{ Salaires 1,040,000 ⁽²⁾	
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne 2,000 » ⁽²⁾		
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges 10,771 56		
Matériel, objets de consommation . . 411,228 44 ⁽²⁾		
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . . . 77,192 07		
Total. . fr. 4,535,192 07 ⁽²⁾		

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de fr. 578,512 28

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais de premier établissement et des extensions successives des

(¹) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État.

(²) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1892,
à fr. 7,196,400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 4,040,273 83

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr. 2,293,556 46

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 219,641 31

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publiques de l'Etat.	{	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 282,267 01	}	451,428 94
		Appareils, piles, accessoires,		
		locaux, mobilier. . . fr. 169,164 93		

Ensemble. . . fr. 7,006,900 34

Approvisionnements. 96,099 50

Travaux prévus, et non exécutés au
31 décembre 1892 fr. 93,399 96

Total égal. . fr. 7,196,400 »

Répartie sur les 36,617 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 7.196,400 francs revient à fr. 196-53 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département . . fr. 39,470 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers. 73,750 94

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État 15,944 48

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer 247,941 28

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées 128,000 »

Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ 307,200 »

Fr. 772,856 70

Total des prestations. . . fr. 812,306 70

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1892, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 200,911 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense totale, en 1892, est donc composée des éléments suivants :

Somme payée par le Télégraphe	fr. 4,535,192 07
— — par d'autres services	812,306 70
Ensemble.	fr. 5,347,498 77
<i>A déduire</i> : produits accessoires (1)	511,080 63
Reste, dépense.	fr. 4,836,418 14

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme les années précédentes, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne.	14 unités de dépense.
— — international.	8 —
— — en transit.	4 —
— de service	11 —

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1892, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	internes	$2,650,892 \times 14 = 37,112,488$
	internationaux	$2,021,530 \times 8 = 16,170,640$
	en transit.	$577,046 \times 4 = 2,308,184$
		55,591,312
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.		55,591,312
Télégrammes de service (2)		$2,809,162 \times 11 = 30,900,782$
		86,492,094
Total général		86,492,094

En raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

(1) Pour transport de lettres ou cartes postales par exprès, pour location de fils et d'appareils et pour recettes téléphoniques. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes.

(2) Ce total ne comprend pas 129,121 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

(fr. 4,836,418-14) équivaut à 0.05591 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
						de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés {	internes . . .	44	Fr. 0.7827	Fr. 0.5761	Fr. 2,075,383	Fr. 1,528,042	Fr. 547,341
	internationaux.	8	0.4473	0.7818	904,400	1,586,323	»
	en transit. . .	4	0.2236	0.5740	129,050	331,234	»
Totaux. .	—	—	—	3,108,833	3,445,599	884,407	547,341
Télégrammes de service. .	11	0.615	—	4,727,885	»	+	337,066
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL . .	—	—	—	4,836,418	3,445,599	884,407	2,275,226
						—	4,390,819

La télégraphie privée et de service a donc coûté, en 1892, 4,390,819 francs de plus qu'elle n'a rapporté au Trésor; mais deux cinquièmes, environ, de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transports gérés par l'État.

La télégraphie privée seule a produit un bénéfice net de 337,066 francs et les télégrammes de service ont coûté 1,727,885 francs. Une dépense de 812,507 francs étant supportée par différents services du Département autres que celui des télégraphes (§ 2, B), ce dernier prend à sa charge une somme égale à 1,727,885 moins 812,506, soit 915,579 francs.

En retranchant de cette somme l'excédent (337,066 francs) afférent aux télégrammes privés, on retrouve le chiffre de 578,512 francs, indiqué page C/7 comme déficit du service des télégraphes seul.

Le compte du télégraphe avec les autres services du Département s'établit comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit en moins.
	Nombre.	Dépenses.		
Chemins de fer de l'État.	2,518,808	1,549,515	772,836	776,479
— — concédés	200,911	125,562	—	125,562
Autres services	89,445	55,008	59,470	15,558
Totaux.	2,809,162	1,727,885	812,506	915,579

Si dans ses relations avec les autres services publics et notamment avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 915,579 francs de plus

qu'il ne reçoit, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association soit défavorable à l'un plus qu'aux autres. En effet, les moyens d'exploitation que les chemins de fer de l'État fournissent au Télégraphe et qui sont évalués à 772,856 francs, coûteraient beaucoup plus à ce dernier s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 2,518,808 télégrammes de service qui coûtent, au Télégraphe, 4,549,315 francs, coûteraient bien plus aux Chemins de fer si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut donc affirmer que ces deux services gagnent l'un et l'autre à être associés.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

Téléphonie locale. — L'État a créé, pendant l'année 1892, un bureau central téléphonique à Middelkerke, ce bureau fait partie du groupe du littoral.

A la fin de l'année 1891, le Gouvernement avait notifié, aux concessionnaires en cause, sa volonté de reprendre, à partir du 1^{er} janvier 1893, l'exploitation des réseaux téléphoniques de Bruxelles, d'Anvers, de Gand, de Charleroi, de Verviers, de Liège et de Louvain. La substitution de l'État aux concessionnaires, dans l'exploitation de ces réseaux, s'est effectuée à la date indiquée.

Un arrêté royal, en date du 31 décembre 1892, décide que les tarifs d'abonnement en vigueur dans les réseaux rachetés continueront d'être appliqués dans ces mêmes réseaux, à partir de la reprise par l'État.

*
* * *

Le concessionnaire du réseau de Mons a été avisé du rachat de cette exploitation le 1^{er} janvier 1894.

*
* * *

L'État a créé, en 1892, des bureaux publics téléphoniques à : Anvers (place Saint-Jean), Borgerhout (poste), Spa (poste), Berchem (poste), Saint-Nicolas, Péruwelz et Bruxelles (central).

Au 1^{er} janvier 1893, le nombre des bureaux publics exploités par l'État était de 43, se décomposant de la manière suivante :

Bureaux ouverts dans les réseaux exploités ou repris par l'État.	41
Bureaux ouverts dans les réseaux concédés, à la décharge des concessionnaires	2
Total.	43

*
* *

Au 1^{er} janvier 1893, le nombre des abonnés aux réseaux téléphoniques était de 2,019 à Bruxelles-Vilvorde; 1,589 à Anvers; 736 à Gand; 937 à Liège; 610 à Verviers-Spa; 516 à Charleroi; 424 à Mons; 192 à Namur; 169 dans le groupe du littoral; 149 à Louvain; 43 à La Louvière; 59 à Malines; 57 à Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas; 89 à Courtrai-Roulers; 79 à Tournai-Péruwelz et 69 dans le groupe de Landen. Total 7,509 abonnés.

*
* *

A la même date le nombre des abonnés disposant d'un double fil de raccordement au bureau central du réseau était de 84 à Bruxelles-Vilvorde; de 18 à Anvers; de 3 à Gand; de 5 à Liège; de 13 à Verviers-Spa; de 1 à La Louvière et de 12 à Mons.

Dans les groupes téléphoniques de Tournai, de Landen, de Termonde, du littoral et de Courtrai, tous les abonnés indistinctement sont raccordés, sans surtaxe, par deux fils au bureau central du réseau.

*
* *

Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés des réseaux téléphoniques et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Hasselt, à Middelkerke et à Bruxelles (central).

Le nombre des bureaux télégraphiques où ce service est effectué est ainsi porté de 41 à 44.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie, s'est élevé :

En 1890, à 800,269	} augmentation :	72,997.
En 1891, à 873,266		
En 1892, à 900,933		

soit un accroissement moyen de 50,300 par exercice et de 6 p. % environ d'une année à l'autre.

*
* *

Les bureaux de dépôt de télégrammes établis aux bureaux des postes d'Anvers (Zurenborg), d'Ypres, d'Ans et de Spa, ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Téléphonie interurbaine. — Les communications des réseaux et groupes entre eux étaient organisées, au 31 décembre 1892, au moyen de soixante-

quatre circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique, d'après le système Van Rysselberghe; la longueur totale de ces lignes comportait un développement de 8,350 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

A la même date, neuf circuits offrant un développement de 932 kilomètres de fils conducteurs, servaient exclusivement à la téléphonie interurbaine (*).

* * *

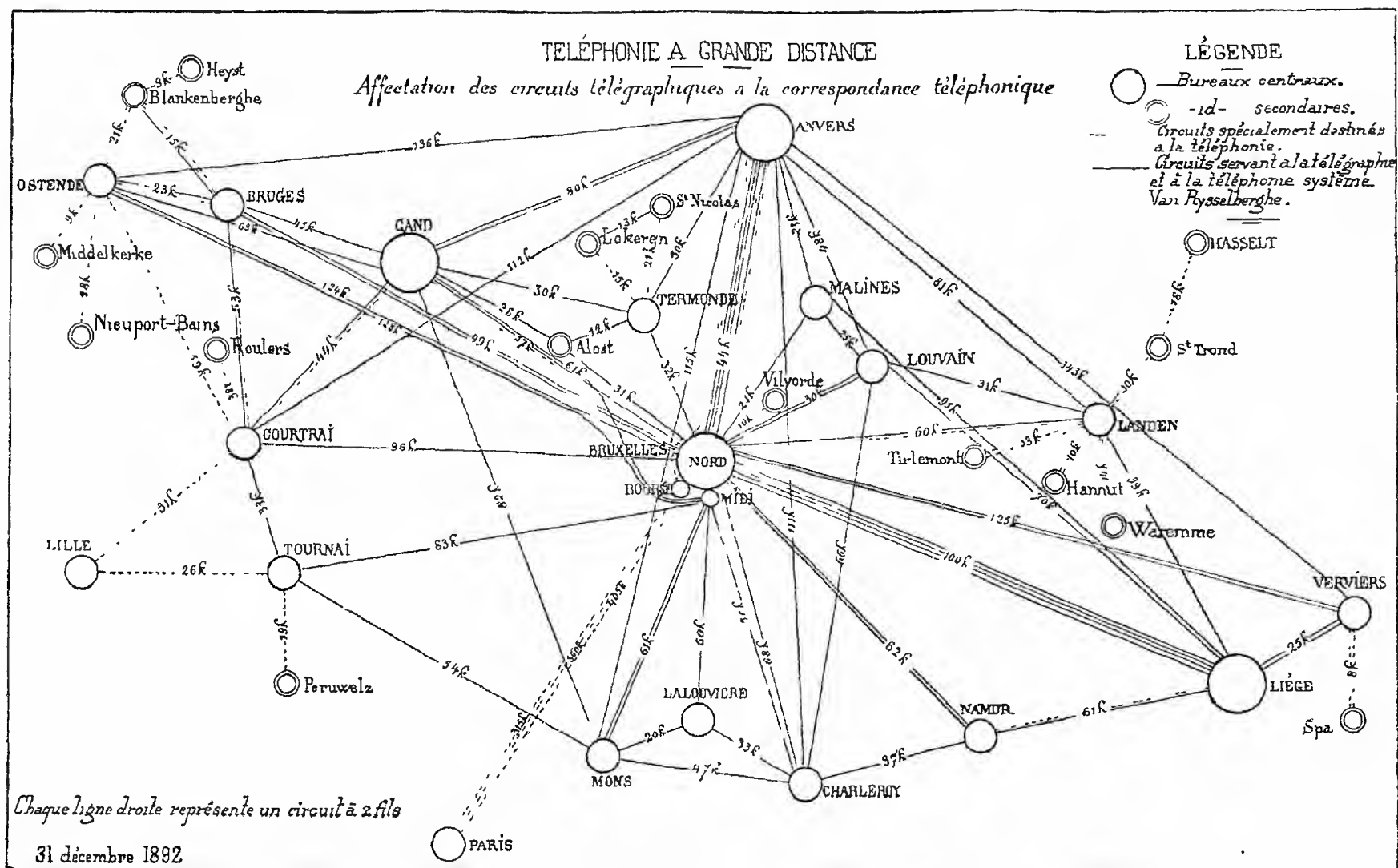
Au 31 décembre 1892 les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 9 heures 55 minutes réparties entre vingt-trois abonnés.

* * *

Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Hasselt	{	Bruxelles-Vilvorde, Anvers, Liège, Louvain, Tournai-Péruwelz.
Landen-Hannut- Hasselt-Saint-Trond- Tirlemont-Waremme	{	Gand, Namur, groupe du littoral, Charleroi, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Namur		Louvain, Gand.
Gand	{	Charleroi, La Louvière, Liège, Verviers-Spa, Malines.
Anvers		La Louvière.

(*) Voir la carte figurant ci-contre et l'annexe II.



Statistique comparative de l'exploitation interurbaine interne.

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Nombre de conversations	46,720	53,621	61,575	80,120	108,459	131,189
Recette (abonnements compris) .	49,488 50	56,343 50	65,172 »	88,398 66	125,415 42	156,818 46

Téléphonie internationale. — La convention du 31 août 1891, relative au service téléphonique franco-belge, a été mise en vigueur le 1^{er} avril 1892; elle institue trois tarifs couvrant respectivement les communications ordinaires de jour, celles de nuit et celles du régime de l'abonnement. Le premier tarif fixe à fr. 4-50 le prix de l'unité de conversation jusqu'à 50 kilomètres en ligne directe, avec une augmentation de 50 centimes par 100 kilomètres supplémentaires; le tarif de nuit accorde une réduction de 40 p. % sur les taxes de jour; le tarif des abonnements est basé sur une redevance mensuelle de 45 francs jusqu'à 50 kilomètres pour chaque période quotidienne de dix minutes d'usage, avec un accroissement de 15 francs par 100 kilomètres supplémentaires.

*
* *

Des conventions sont intervenues entre l'État et respectivement la Compagnie belge du téléphone Bell et M. Cahen, en vue de l'organisation du service téléphonique franco-belge dans les réseaux dont ils sont concessionnaires.

*
* *

Les taxes des communications téléphoniques Bruxelles-Paris ont été modifiées, conformément aux tarifs mentionnés dans la convention du 31 août 1891.

Un troisième circuit téléphonique a été mis en service entre Bruxelles et Paris.

Au 31 décembre 1892, il y avait à Bruxelles huit lignes privées à fil double, raccordées au bureau téléphonique de Bruxelles (Bourse), en vue de la correspondance exclusive avec Paris.

A la même date, les séances d'abonnement Bruxelles-Paris étaient au nombre de vingt-neuf, comportant quotidiennement une durée de 5 heures 40 minutes, réparties entre six abonnés.

*
* *

Le service téléphonique Anvers-Paris a été organisé et fonctionne d'une manière permanente le jour et la nuit.

Les communications peuvent s'échanger, savoir :

A. De Bourse à Bourse ;

B. Entre les établissements privés et les bureaux publics téléphoniques qui disposent d'un double fil de raccordement au bureau central du réseau d'Anvers, d'une part, les établissements de tous les abonnés au réseau de Paris et aux réseaux annexes de Paris ainsi que les cabines publiques installées à la Bourse de Paris et aux bureaux centraux téléphoniques de Paris, d'autre part ;

C. Entre les établissements privés et les bureaux publics raccordés par simple fil au bureau central du réseau, à Anvers, d'une part, les cabines publiques de la Bourse de Paris et celles du bureau central de l'Avenue de l'Opéra, d'autre part.

De commun accord entre les administrations française et belge, provisoirement il n'est accordé des séances d'abonnement Anvers-Paris que pendant la période de nuit (de 9 heures du soir à 7 heures du matin, temps de Paris) ; cette mesure a été prise en vue de réserver, pendant la période de jour, l'unique circuit Anvers-Paris aux communications à taxe pleine.

Pour des raisons d'ordre technique, les raccordements à deux fils sont seuls appelés à la correspondance entre les domiciles des abonnés de Bruxelles et d'Anvers, d'un côté, ceux des abonnés de Paris, de l'autre.

*
* *

Les groupes téléphoniques de Bruxelles-Vilvorde, du littoral, de Tournai-Péruwelz, de Courtrai-Roulers et le réseau de Gand ont été mis en relation avec les réseaux téléphoniques de Lille, de Roubaix-Tourcoing et leurs réseaux-annexes.

*
*

Le nombre des correspondances à taxe pleine s'est élevé de 50,524 en 1891, à 50,631 en 1892, soit un accroissement de 66.98 p. %. La part belge de la recette, abonnements compris, a atteint fr. 79,894-16, en augmentation de 57.82 p. % sur 1891.

Timbres-téléphone. Il a été créé deux nouveaux timbres-téléphone avec reçu, aux valeurs respectives de 50 centimes et de 90 centimes.

L'émission a eu lieu au 1^{er} avril 1892.

Raccordements télégraphiques et téléphoniques privés. — Au 31 décembre 1892, trente-deux établissements privés étaient raccordés, soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.



(18)

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° 1. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1892 et 1891.

		1892.			1891.
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots.	"	87.12	"	58.27
	11 à 15 —	70.86	23.74	68.44	23.02
	16 à 20 —	16.72	10.28	18.16	9.98
	21 à 30 —	9.14	6.24	9.73	5.78
	31 à 40 —	2.07	1.50	2.57	1.80
	41 à 50 —	0.58	0.50	0.64	0.61
	Au delà de 50 mots.	0.63	0.53	0.46	0.54
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.39		84.59	
	— complexes	14.06		13.98	
	— urgents	1.55		1.43	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.35	0.90	1.17	0.94
	Nouvelles de bourse	4.49	41.47	5.12	44.58
	Transactions commerciales.	40.38	57.26	38.17	52.49
	Correspondances de journaux	1.12	1.63	1.17	1.56
	Affaires privées.	52.66	28.74	51.37	30.43
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.81	41.57	45.79	41.21
Dépêches de service.					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		2,737,372		3,041,656	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains . .	69.5	92.4	71.5
		Colis égarés ou dévoyés. .	10.1		9.8
		Affaires diverses.	12.8		11.6
	Service du Télégraphe		4.7		4.2
		— de la Poste	2.8		2.8
		— de la Marine.	0.1		0.1
		100.		100.	

(1) Non compris 200,911 télégrammes en 1892 et 203,902 télégrammes en 1891, transmis et reçus par les agents de l'Etat, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° II. — *Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires.*

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires	LONGUEURS en kilomètres.
Anvers avec le groupe du littoral :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles .	443 (1)
2° — d'Ostende	— .	468 (1)
Anvers avec Liège	— .	444
— Namur	— .	406
— Tournai-Péruwelz	— .	427
— La Louvière	— .	94
Bruxelles-Vilvorde avec Lille-Donannoëullin-Séclin-Saint-Amand	Tournai .	409
— Roubaix-Tourcoing-Lannoy	— .	420
Charleroy avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Bruxelles .	99 et 87 (2)
2° — de Termonde	— .	400 et 88 (2)
— Gand	— .	143 et 125 (2)
— Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	— .	146 et 128 (2)
Courtrai-Roulers avec Mons	Tournai .	87
— — — Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Gand . . .	70
2° — de Termonde	— . . .	74
Gand avec Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme . . .	Bruxelles .	417
— Verviers-Spa	— .	482
— La Louvière	— .	407
— Tournai-Péruwelz	1 Courtrai . 1 Bruxelles .	77 440
— Liège	Bruxelles .	457
— Malines	— .	78
— Namur	— .	419
— Lille-Donannoëullin-Séclin-Saint-Amand	Courtrai .	75
— Roubaix, Tourcoing-Lannoy	— .	86

(1) Les communications peuvent également être échangées par le circuit direct Anvers-Ostende.

(2) Selon que l'on utilise les circuits C¹ ou C².

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
La Louvière avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	Bruxelles .	81
2 ^o — de Termonde	— .	82
La Louvière avec Tournai-Péruwelz	Mons. . .	74
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trood-Tirlemont-Waremme avec Namur . .	Bruxelles .	122
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trood-Tirlemont-Waremme avec Tournai-Péruwelz.	— .	143
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trood-Tirlemont-Waremme avec le groupe du littoral :		
1 ^o par le circuit de Bruges	— .	159
2 ^o — d'Ostende	— .	181
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trood-Tirlemont-Waremme avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	— .	91
2 ^o — de Termonde	— .	92
Liège avec le groupe du littoral :		
1 ^o par le circuit de Bruges	— .	199 (1)
2 ^o — d'Ostende	— .	224 (1)
Liège avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	— .	131
2 ^o — de Termonde	— .	132
Liège avec Tournai-Péruwelz	— .	183 (1)
Littoral (groupe du) avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit de Bruges et le circuit d'Alost . . .	Gand . . .	71
2 ^o — — — de Termonde.	— .	75
3 ^o — d'Ostende — d'Alost.	— .	94
4 ^o — — — de Termonde.	— .	98
Littoral (groupe du) avec Tournai-Péruwelz :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Courtrai. .	86
2 ^o — d'Ostende	— .	92
Littoral (groupe du) avec Verviers-Spa :		
1 ^o par le circuit de Bruges	Bruxelles .	224 (1)
2 ^o — d'Ostende	— .	249 (1)
Littoral (groupe du) avec Lille-Donnoeuill-Séclin-Saint-Amand :		
1 ^o par le circuit d'Ostende	Courtrai. .	90
2 ^o — de Bruges	— .	84

(1) Relations limitées, dans les réseaux de Liège et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Littoral (groupe du) avec Roubaix-Tourcoing-Lannoy :		
1 ^o par le circuit d'Ostende	Courtrai et Lille.	101
2 ^o — de Bruges	id.	98
Louvain avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	Bruxelles .	61
2 ^o — de Termonde	— .	62
Louvain avec Namur	— .	92
Malines avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	— .	52
2 ^o — de Termonde	— .	53
— Tournai-Péruwelz	— .	104
Mons avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	— .	92
2 ^o — de Termonde	— .	93
Namur avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	— .	93
2 ^o — de Termonde	— .	94
Tournai-Péruwelz avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1 ^o par le circuit d'Alost	— .	114
2 ^o — de Termonde	— .	115
Verviers-Spa avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas .		
1 ^o par le circuit d'Alost	— .	156 (*)
2 ^o — de Termonde	— .	157 (*)
— Tournai-Péruwelz	— .	208 (*)
— Namur	Liège . .	86

(*) Relations limitées, dans les réseaux de Liège et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

(1)

PARTIE D.

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine, est indiqué ci-après :

	Fin 1892.	Fin 1891.	DIFFÉRENCES POUR 1892.
Bateaux à vapeur.	20	20	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	20	20	»
Garde-pêche et navire-école.	3	3	»
Embarcations à vapeur	4	3	+ 1
Totaux . . .	58	55	+ 1
Canots	207	207	»

§ 2. PERSONNEL

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1892.	Fin 1891	Différences pour 1892
Fonctionnaires et employés	1,093	1,073	+ 20
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	11	»
Ouvriers	186	183	+ 3
Totaux. . . .	1,290	1,267	+ 23

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I et II, p. D. Malgré le ralentissement du mouvement général des voyageurs, dû au mauvais état sanitaire, le trafic de la ligne d'Ostende-Douvres a encore progressé. Le chiffre total des voyageurs a été, en 1892, de 88,238, dépassant de 4,703 celui de 1891, lequel était, cependant, le plus élevé qui eût été atteint jusqu'alors.

Les relevés des billets vendus établissent comme suit la répartition des passagers :

Trafic anglo-belge	53,912 ;
Trafic de transit.	32,326.

Comparativement à l'exercice 1891, il y a, en service anglo-belge, une diminution de 529 voyageurs, attribuée en partie à la cessation des transports d'émigrants entre l'Angleterre et Anvers. Mais il y a augmentation de 5,232 *voyageurs en transit*.

Toutefois, ces chiffres ne sont pas d'une exactitude rigoureuse, car de nombreux passagers portés dans le service anglo-belge effectuent en réalité un voyage de transit comme l'explique le compte-rendu de l'année dernière.

La recette totale de la ligne, y compris les produits extraordinaires et le subside du Gouvernement anglais, a été de fr. 1,007,198-49, en augmentation de fr. 37,501-24 sur celle de l'exercice antérieur. Le service des voyageurs intervient pour fr. 52,733-35 dans cet accroissement.

On peut se féliciter des résultats obtenus et les attribuer, sans conteste, aux efforts de toute nature faits, à l'étranger surtout, pour assurer le bon renom de notre ligne nationale.

A ce point de vue, la création d'agences pour la vente de billets a eu les plus heureux effets. Dans les villes où elles sont installées, ces agences, dont l'intérêt est stimulé par les commissions qui leur sont allouées, développent notablement le trafic par la voie d'Ostende-Douvres, sans diminuer en rien le débit de billets par les stations de chemin de fer. Combinées avec une publicité large et bien entendue, ces agences nous rendent, à l'étranger, des services signalés, et c'est à leur intervention que l'on doit une bonne part de l'augmentation de notre trafic de transit.

L'Administration des chemins de fer ne cesse de se préoccuper de la prospérité de notre ligne maritime, et cherche à y apporter toutes les améliorations possibles. Dans cet ordre d'idées, elle a mis en débit à Londres, à l'occasion des fêtes de Pâques, de Pentecôte et des Bank holidays, des billets d'excursion directs pour Bruxelles, ce qui dispense les voyageurs de devoir, comme antérieurement, se munir de nouveaux billets à Douvres.

Des voitures de 3^e classe ont été mises à la disposition des voyageurs de et pour l'Angleterre, entre Bruxelles-Ostende et retour, dans les trains nos 11, 74 et 104.

Le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, a procuré, pour l'année 1892, une recette de fr. 225,896-70. Le mouvement et la recette de 1892 présentent, sur les résultats de 1891, les différences ci-après :

	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.		En plus.	En moins.
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.		
a. Colis postaux.	7,798	—	25,594	—	2,185	—
b. Petits colis.	836	—	—	8,597	—	1,060 22
c. Colis messageries	—	—	44,770	—	1,082 58	—
Service anglo-belge-suisse.	—	—	51,970	—	959 10	—

Les envois de finances et de colis-journaux ont procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à fr. 192 et fr. 158-90.

Les transports de chevaux et d'équipages donnent de légères diminutions de recettes se chiffrant respectivement par fr. 240-90 et fr. 200-90, diminutions dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

En résumé, la situation du trafic des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, chevaux, etc., présente, pour 1892, un excédent de recettes d'environ 4,000 francs comparativement à l'exercice 1891.

Par suite des dispositions spéciales qui ont été prises, les colis de plus de 6 kilogrammes expédiés de Bâle à Londres par le train quittant Bâle à 9 h. 11 soir, sont remis aux destinataires le lendemain de leur acceptation au transport, soit 24 heures plus tôt que précédemment. De même les colis de moins de 6 kilogrammes pour les mêmes relations et qui sont remis au train quittant Bâle à 9 h. 20 matin, sont livrés aux intéressés le jour même de leur arrivée à Londres, c'est à dire le lendemain soir, alors qu'antérieurement ils ne leur étaient remis que le surlendemain matin.

2,202 traversées ont été effectuées en 1892, contre 2,197 en 1891.

Leur durée moyenne a été :

- 1^o Pour les paquebots d'ancien type, de 4 heures 45 minutes ;
- 2^o Pour les deux grands paquebots construits en Écosse, de 3 heures 26 minutes ;
- 3^o Pour les trois grands paquebots construits par la Société anonyme « John Cockerill », à Seraing, de 3 heures 45 minutes.

La dépense d'exploitation a diminué de fr. 499,561-11, comparativement à l'exercice précédent; cette différence provient :

- 1^o de ce qu'en 1892, l'Administration n'a pas eu à s'imposer des dépenses

aussi importantes qu'en 1891, pour grosses réparations aux paquebots ;
2° de ce que l'exercice 1891 avait eu à supporter les indemnités dues aux familles des agents qui ont péri, en 1889, lors de la catastrophe de la malle « Comtesse de Flandre »,

et 3°, de ce qu'en 1892 le prix du combustible a été moins élevé.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une différence de fr. 356,862-35 en faveur de 1892.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 845-60 et a procuré une recette de fr. 457-40. En 1891, ces chiffres avaient été de fr. 1,074-82 et fr. 441-37.

En prenant pour base la distance de 115 kilomètres entre Ostende et Douvres, on obtient, pour chaque traversée, les résultats comparatifs suivants :

	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Coût par kilomètre.	7 35	9 35	— 2 00
Produit —	3 98	3 84	+ 0 14

Deux nouveaux paquebots de toute première vitesse ont été commandés, l'un à la Société « John Cockerill », à Seraing, l'autre à la firme « Denny Brothers et Co », à Dumbarton (Écosse). Ils entreront en ligne en 1893, et porteront à 7 le nombre de steamers à marche rapide qui assureront désormais le service entre Ostende et Douvres.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. D. En 1891, la dépense avait été de fr. 115,419-39 ; on constate, pour 1892, une diminution de fr. 2,886-39, par suite de la baisse du prix des combustibles.

Le tableau comparatif du mouvement, détaillé ci-après, fait voir qu'à l'exception des colis, tous les postes ont subi une augmentation sensible.

	Mouvement :		
	En 1892.	En 1891.	Différences pour 1892.
Voyageurs	1,717,637	1,641,081	+ 76,556
Animaux	106,236	103,410	+ 2,826
Colis	3,897	5,535	— 1,638
Véhicules	69,336	62,793	+ 6,543
Coupons délivrés.	1,897,166	1,814,817	+ 82,349
Suppléments.	9,342	8,447	+ 895

La recette a progressé, de fr. 66,781-60 en 1891, à fr. 70,042-30.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à prendre un pilote, a été de 8,663, soit 271 navires de moins qu'en 1891.

Le tonnage général pour Anvers, qui avait été de 9,426,179 tonneaux en 1891, est descendu à 8,931,480 tonneaux.

Les recettes, dans les différents ports du pays, ont été en diminution de fr. 131,061-13 sur l'exercice précédent, conséquence du ralentissement général de la navigation; cette dépression a eu pour contre-coup de faire tomber la dépense à fr. 2,263,377-24, de fr. 2,404,243-05 qu'elle avait été en 1891, les pilotes, qui sont rémunérés d'après les recettes qu'ils procurent au Trésor, ayant touché un chiffre de remises inférieur à celui de 1891, par suite d'un nombre moindre de navires à conduire. II, p. D.

Le bateau-pilote, mis en adjudication en 1891 pour la station de Nieuport, est entré en service dans le courant de cette année.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

Les recettes du service des phares et fanaux ont fléchi de fr. 1,183,719-60 en 1891, à fr. 1,132,741-90, résultat qu'il faut attribuer au ralentissement de la navigation en 1892. II, p. D.

La dépense (fr. 203,243-15) est inférieure de fr. 27,126-09 à celle de 1891 (fr. 232,371-34); le budget de ce dernier exercice avait eu à supporter une charge extraordinaire de 26,000 francs pour le remplacement dans l'Escaut de deux ducs d'Albe enlevés par les glaçons pendant l'hiver 1890-1891.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

La recette du service de la remorque, qui avait atteint fr. 25,362-63 en 1891, est descendue à fr. 20,019-10, donnant une différence en moins de fr. 5,343-53. II, p. D.

La dépense a été supérieure de fr. 18,122-70 à celle de l'année précédente, par suite de l'acquisition de nouvelles chaudières pour les deux petits remorqueurs.

Le règlement-tarif de ce service a été modifié de manière à permettre aux remorqueurs de faciliter aux navires, à un taux très modéré, l'entrée et la sortie du port de Nieuport; on aidera ainsi au développement de la navigation sur ce point de la côte.

§ 6. POLICE MARITIME.

Le ralentissement de la navigation a également influé sur les recettes de la police maritime : de fr. 129,311-48 en 1891, elles sont tombées à fr. 121,551-34. II, p. D.

Par contre, la dépense qui s'était élevée à fr. 99,431-14 en 1891, a été inférieure à ce chiffre de fr. 4,585-93.

III.

Services spéciaux.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées, en été, dans l'Escaut et la mer du Nord.

II, p. D. De fr. 47,435-83, en 1891, la dépense est montée pour ce service à fr. 53,410-51; cette différence est due à l'acquisition d'un nouveau petit canot à vapeur pour remplacer une embarcation du même genre condamnée par suite de son état de vétusté.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende ont été fréquentées par 16 élèves en plus qu'en 1891 (110 au lieu de 94).

Il a été octroyé 28 bourses ou demi-bourses d'études aux élèves de ces écoles; soit 10 de moins qu'en 1891.

53 diplômes ont été conférés pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1892.	1891.
Long cours	28	28
Cabotage	7	»

Il a été également délivré deux diplômes de patron-pêcheur.

11 élèves, — 6 de moins qu'en 1891, — ont suivi le cours de navigation de Nieuport, institué pour les pêcheurs.

26 élèves à Anvers et 54 à Ostende ont suivi aux écoles de navigation les cours spéciaux de machines à vapeur marines.

Il a été délivré un diplôme de mécanicien de 1^{re} classe et 4 diplômes de mécanicien de 2^e classe.

II, p. D. La dépense, qui était de fr. 23,785-43 en 1891, a subi une augmentation de fr. 554-14.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Cette surveillance a été exercée alternativement et d'une manière presque incessante par l'avis « Ville d'Anvers » et le trois-mâts goélette « Ville d'Ostende. »

Les élèves de l'école des mousses prennent part, tour à tour, aux croisières de ces bâtiments, à bord desquels ils sont embarqués par brigades de trente.

II, p. D. La dépense, fr. 193,991-32, a été supérieure de fr. 2,124-33 à celle de 1891.

§ 4. SAUVETAGE.

Aucun accident de mer ne s'étant produit sur la côte de Flandre, le service de sauvetage n'a pas eu à fonctionner.

Deux chaloupes de pêche échouées, ont été remises à flot par des remorqueurs d'Ostende.

La station de sauvetage de Heyst s/Mer, dont la création était annoncée dans le compte-rendu de 1890, a été inaugurée au commencement de 1892.

La dépense est supérieure de fr. 1,102-22 à celle de 1891 ; cette différence provient en partie de la formation des brigades de sauvetage pour les deux postes de la nouvelle station de Heyst. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les divers services de la Marine avaient procuré, en 1891, une recette de fr. 4,976,879-22 ; on constate, en 1892, une diminution de fr. 137,580-58. II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses, fr. 4,918,662-88 sont moindres qu'en 1891, de fr. 643,947-48. II, p. D.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 486,566-90 en faveur de 1892.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK.

La convention du 10 mars 1887, conclue pour une période de cinq ans et qui a fait l'objet de la loi du 14 août 1887, a pris fin le 13 juillet 1892. III et IV, p. D.

Les annexes III et IV renseignent, pour la période finale du 1^{er} janvier au 13 juillet 1892, le mouvement des voyageurs et des marchandises, le taux du frêt à l'exportation et à l'importation, et les derniers avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires. On a reproduit, pour mémoire, les chiffres correspondants de 1891.

§ 2. SERVICE SUR L'AUSTRALIE.

La compagnie concessionnaire a expédié 16 steamers d'Anvers sur

l'Australie, qui ont emporté 29,750 tonneaux de marchandises et 553 émigrants. En 1891, elle avait effectué 17 voyages dans le même sens, embarqué 31,663 $\frac{1}{3}$ tonneaux de marchandises et pris 845 émigrants.

Huit navires, comme l'année précédente, ont fait retour d'Australie sur Anvers, important 4,273 $\frac{1}{4}$ tonneaux de marchandises contre 2,683 tonneaux en 1891.

A l'exportation, le taux moyen du frêt a fléchi de fr. 28-05 en 1891, à fr. 22-36; à l'importation, de fr. 128-65 en 1891, il s'est élevé à fr. 140-60.

Déduction faite des amendes, les concessionnaires ont touché les mêmes avantages pécuniaires que l'an dernier : 28,500 francs.



ANNEXES

DE LA PARTIE D.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1892 et 1891.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour
	1892.	1891.		1892.	1891.		1892.	1891.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	12,634	11,420	+ 1,214	116,343 63	105,994 "	+10,359 63
		2 ^e — .	"	26,576	25,759	+ 787	163,638 05	178,256 15	+ 5,381 90
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	314	291	+ 23	1,467 10	1,353 15	+ 106 95
		2 ^e — .	"	328	389	— 61	1,146 60	1,354 50	— 207 90
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe .	"	10,985 ⁽¹⁾	10,964 ⁽¹⁾	+ 21	81,585 90	81,407 70	+ 178 20
		2 ^e — .	"	21,090 ⁽¹⁾	20,690 ⁽¹⁾	+ 400	117,576 75	115,346 75	+ 2,230 "
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	7,536 ⁽¹⁾	7,342 ⁽¹⁾	+ 194	36,930 30	36,055 50	+ 874 80
		2 ^e — .	"	8,772 ⁽¹⁾	6,650 ⁽¹⁾	+ 2,122	31,201 "	23,925 50	+ 7,275 50
Location de malles spéciales	"	"	"	"	"	"	400 "	400 "	"
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	30,965	29,569	+ 1,396	"	"	"	72,739 "	69,468 75	+ 3,270 25
Petites cabines	700	721	— 21	"	"	"	4,900 "	5,047 "	— 147 "
Grandes cabines	1,385	1,154	+ 231	"	"	"	19,390 "	16,165 "	+ 3,234 "
Cabines spéciales	20	11	+ 9	"	"	"	860 "	308 "	+ 552 "
— de luxe	4	5	— 1	"	"	"	300 "	375 "	— 75 "
Ensemble	—	—	—	88,235 ⁽²⁾	83,535 ⁽²⁾	+ 4,703	668,171 35	633,438 "	+32,733 35
Bagages Kilog.	258	232	+ 26	12,620	10,970	+ 1,650	898 20 ⁽³⁾	774 20 ⁽³⁾	+ 124 "
Chevaux Têtes.	"	"	"	26	32	— 6	1,013 90	1,284 80	— 240 90
Chiens —	"	"	"	"	87	— 87	"	404 55	— 404 55
Voitures Nombre.	"	"	"	1	3	— 2	40 15	241 05	— 200 90
Finances	de 1,000 fr. et au-dessous. Groupes.		"	2,420	2,036	+ 384	1,210 "	1,018 "	+ 192 "
	de plus de 1,000 francs. —		"	"	"	"	"	"	"
Journaux Kilog.	"	"	"	86,020	81,390	+ 4,630	2,580 80	2,441 70	+ 138 90
Colis postaux	de 3 kilog. et moins.		+ 6,864	574,635 ⁽⁴⁾	554,043 ⁽⁴⁾	+ 20,592	47,886 25	46,170 25	+ 1,716 "
	de 3 à 5 kilog.		+ 934	25,962 ⁽⁴⁾	23,160 ⁽⁴⁾	+ 2,802	4,327 "	3,860 "	+ 467 "
Petits colis.	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins. —	+ 139	352,590 ⁽⁴⁾	352,113 ⁽⁴⁾	+ 477	30,865 45	30,840 30	+ 25 15
		de plus de 5 à 10 kilog. —	+ 677	302,211 ⁽⁵⁾	297,472 ⁽⁵⁾	+ 4,739	27,128 35	26,708 20	+ 420 15
		de plus de 10 kilog.	"	920,424 ⁽⁶⁾	934,037 ⁽⁶⁾	— 13,613	53,545 85	53,061 37	+ 1,505 52
	Grande vitesse. — Poids taxé. .		"	1,650,095	1,605,325	+ 44,770	50,364 45	48,382 07	+ 1,982 38
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.		"	"	133,550	101,560	+ 31,970	4,006 50	3,047 40	+ 959 10
Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	2,019 55	804 65	+ 1,414 90
Subside du Gouvernement anglais fr.	"	"	"	"	"	"	113,110 89 ⁽⁷⁾	113,430 71 ⁽⁷⁾	— 319 82
Total fr.							1,007,198 49	969,697 25	+37,501 24

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — — — 7 — — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Ces sommes diffèrent d'après le cours, à la Bourse, de la livre sterling.

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1892 et 1891.

SERVICES.	1892.	1891.	Différences pour 1892.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,007,198 49	969,697 25	+ 37,501 24				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre	70,042 30	66,781 60	+ 3,260 70				
Pilotage	2,487,945 51	2,599,006 66	- 131,061 15				
Phares et fanaux	1,132,741 90	1,188,719 60	- 55,977 70				
Remorque sur la côte de Flandre . .	20,019 10	23,363 63	- 3,343 53				
Police maritime.	121,551 34	129,311 48	- 7,760 14				
Hydrographie.	"	"	"				
Écoles de navigation.	"	"	"				
Pêche maritime.	"	"	"				
Sauvetage	"	"	"				
Totaux. . . . fr.	4,819,498 64	4,976,879 22	- 157,380 58				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	504,720 48	1,357,297 48	1,862,017 96	496,824 11	1,864,554 96	2,361,379 07	- 490,361 11
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	64,571 48	47,961 52	112,533 "	63,884 22	51,536 17	115,419 39	- 2,886 39
Pilotage	2,071,289 29	192,087 95	2,263,377 24	2,183,284 85	217,960 20	2,401,245 05	- 137,867 81
Phares { Éclairage de la côte .	23,869 45	19,810 59	43,680 04	23,628 84	19,007 15	42,535 99	+ 1,144 05
et fanaux. { — de l'Escaut. .	124,227 88	37,337 23	161,565 11	125,361 43	64,470 82	189,833 25	- 28,270 14
Remorque sur la côte de Flandre . .	26,140 13	30,502 51	56,642 64	26,967 30	13,552 64	40,519 94	+ 18,122 70
Police maritime.	80,948 48	13,896 71	94,845 19	85,549 93	13,881 16	99,431 14	- 4,585 95
Hydrographie	31,442 28	21,968 03	53,410 31	32,161 23	15,272 60	47,433 83	+ 5,976 48
Écoles de navigation.	19,895 92	6,441 63	26,337 57	18,520 04	7,263 39	25,783 43	+ 554 14
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	133,795 15	62,196 17	195,991 32	131,019 "	62,847 99	193,866 99	+ 2,124 33
Sauvetage et stations de signaux . .	40,018 87	6,243 63	46,262 50	32,462 48	12,697 80	45,160 28	+ 1,102 22
Totaux fr.	3,122,910 41	1,793,743 47	4,918,662 88	3,219,566 48	2,343,043 83	5,562,610 36	- 643,947 48
Recettes totales . . . fr.	4,819,498 64			4,976,879 22			- 157,380 58
Dépenses —	4,918,662 88			5,562,610 36			- 643,947 48
Excédent { de dépenses . . . fr.	99,164 24			535,731 14			{ - 436,566 90
{ de recettes . . . fr.	"			"			

N° III. — *Service postal d'Anvers sur New-York.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 2m ³ ,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (de 1m ³ ,14 ou 1,015 kilog.)		Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Auvers).							
1891	50	497,472	3,949	415,670	2,313	40,904	818
1892	27	404,051	3,854	60,350	2,235	22,921	849
A l'importation.							
1891	50	497,472	3,949	454,984	3,099	14,314	286
1892	27	402,755	3,805	88,093	3,263	6,549	241
Exportation et Importation réunies.							
1891	400	394,944	3,949	270,654	2,706	55,218	552
1892	54	206,806	3,830	148,443	2,749	29,440	515

TAUX MOYEN DU FRET.

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Pour l'exportation.																		
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
24 33	23 60	22 48	21 36	20 86	17 16	21 79	16 28	19 83	21 51	19 88	48 11	19 29	21 09	25 91	25 33	23 42	49 58	17 51
Pour l'importation.																		
31 47	36 54	46 09	41 76	45 60	39 02	36 45	27 15	25 71	25 46	24 73	21 32	24 08	47 59	18 49	25 10	23 26	20 20	21 46

N° IV. — Service postal d'Anvers sur New-York.

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.
1891	400	4,213 50	361,171 42	•	365,384 62	3,653 84
1892	54	1,923 97	202,691 41	5,300	199,315 38	3,691 02

